97.022

261

MINISTÉRIO DA MARINHA

(MUSEU E BIBLIOTECA DA MARINHA)

Os navios da Descoberta

por

João Braz de Oliveira

(reimpressão da conferência feita em 23-11-1894 no Club Militar Naval em comemoração do quinto centenário do Infante D. Henrique com 15 desenhos à pena traçados pelo conferente)

União Gráfica
R. de Santa Marta 158
LISBOA

GOA UNIVERSITY LIBRARY
This book is donated by ..

ADVERTÊNCIA

A presente reimpressão foi determinada por S. Ex.ª o Ministro da Marinha Sr. Comandante Manuel Ortins de Betencourt, em edição limitada a 500 exemplares apenas. Nela sai, pela primeira vez, o texto da conferência acompanhado pelos 15 desenhos à pena traçados pelo conferente e por êle intercalados em exemplar único.

Não carecem de encómios nem conferência nem desenhos: falam por si uma e outros. João Braz de Oliveira, nascido em 1857 e falecido em 1917 no pôsto de contra-almirante, foi interessantíssima figura de oficial da Armada apaixonado pelo serviço, *pela sua arma, pelo País.*

Cumpridas a rigor as primeiras comissões de embarque como guarda marinha e como segundo tenente, para aprendizagem da dura profissão de marinheiro, foi nomeado em 1884 professor de desenho da Escola Naval sucedendo ao tio vice-almirante António Augusto de Oliveira. Daí em diante dedicou o resto da vida ao desempenho dos seus deveres de professor e de educador entre os quais entendeu, muito bem, ter lugar primacial o de adquirir profunda cultura geral e profissional. Felizmente dotado de notáveis predicados pessoais, desenhador emérito e artista, predisposto para as belas-letras e para os estudos históricos, tornou-se valioso orientador dos môços aspirantes que em 34 cursos sucessivos receberam a sua influência e contribuíu para lustre da Corporação publicando muito numerosos trabalhos de investigação nos Anais do Club Militar Naval outras revistas e em volumes separados.

Em 1887 ajuntou à sua cadeira de professor de desenho o ensino da fotografia.

Em 1904 assumiu, também, a regência da cadeira de Ciência da Guerra — Fortificação — Estratégia e Táctica do Combate Naval.

Finalmente em 1916 foi nomeado conferente ao curso do Estado Maior do Exército, na Escola de Guerra, sôbre Guerra Naval.

Da sua extensa e variada obra literária constam os seguintes trabalhos:

OBRAS DE JOÃO BRAZ DE OLIVEIRA (contra-almirante)

I. ENSINO E TÉCNICA NAVAL

1) MARINHA PORTUGUESA. — *Vol.* n.º 149 da biblioteca do Povo e das Escolas. — *Lisboa, 1887.*

2) OS NAVIOS DE VASCO DA GAMA. — Memória para o Centenário do Descobrimento da América, premiada em Madrid pela Comissão Colombina, *1 folheto. Lisboa, 1892* (com medalha de prata).

3) NOÇÕES DE MANOBRA DOS NAVIOS: *1 vol. de 100 págs. e 4 de índice. Lisboa, 1893.*

4) MODELOS DE NAVIOS EXISTENTES NA ESCOLA NAVAL QUE PERTENCERAM AO MUSEU DE MARINHA. — Fotogravuras sôbre fotografias do autor, texto do mesmo, tradução francesa de Celestino Soares, *1 vol. in-4.º com as páginas não numeradas. Lisboa, 1896.*

5) DA UTILIDADE DO DESENHO NO ENSINO NAVAL. — Oração na abertura solene da Escola Naval em 1900, *1 vol. de 16 páginas.*

6) HISTÓRIA DO MATERIAL NAVAL. — Conferência no Club Militar Naval, *1 folheto, 1900.*

7) APARELHO E MANOBRA DOS NAVIOS. — Tômo I da Biblioteca da Liga Naval Portuguesa. *1 vol. de 254 págs. e 12 de índices. Lisboa, 1902.*

8) LIÇÕES DA 11.ª CADEIRA DA ESCOLA NAVAL — ARTE DA GUERRA — FORTIFICAÇÃO — ESTRATÉGIA E TÁCTICA NAVAL. — Fôlhas litografadas, constituindo 3 grossos vol. — *Lisboa, 1906.*

9) A II.ª CADEIRA DA ESCOLA NAVAL. — Artigo no 1.º vol. do *Anuário da Escola Naval. Lisboa, 1913.*

10) FIGURAS DE PROA DE NAVIOS ANTIGOS. — Artigo publicado no 2.º vol. do *Anuário da Escola Naval. — Lisboa, 1914.*

11) NAVIOS PORTUGUESES DO TEMPO DOS DESCOBRIMENTOS E CONQUISTAS. — Artigo no número comemorativo do centenário da Índia da *Revista Portuguesa Colonial e Marítima. — 1898.*

12) Diversos artigos nos *Anais do Club Militar Naval, desde 1877.*

II. ESTUDOS HISTÓRICOS E CARTOGRÁFICOS

13) O NOVO MUNDO. — Tradução da Carta de Vespuci a Lourenço de Medicis, com comentários do tradutor. — Nos *Anais do Clube Militar Naval de 1877.*

14) PLANOS HIDROGRÁFICOS DE LUANDA E MOSSÂMEDES. Nos *Anais do Club Militar Naval de 1878.*

15) ALGUMAS PALAVRAS ACÊRCA DA MARINHA PORTUGUESA E DA SUA INFLUÊNCIA NA PROSPERIDADE DA NAÇÃO. — Dissertação de concurso. — *Lisboa, 1885, 1 vol. de 75 páginas.* Êste trabalho teve 2.ª edição aumentada, em 1887, com o título de *Marinha Portuguesa.*

16) INFLUÊNCIA DO INFANTE D. HENRIQUE NOS PROGRESSOS DA MARINHA PORTUGUESA. — Conferência no Club Militar Naval por ocasião do Centenário Henriquino em 1894; teve três edições (só o texto).

17) GAZETA DE ALMADA. — Reprodução impressa desta publicação clandestina do tempo da invasão de Junot. — *1 vol., Lisboa, 1907.*

18) MARINHA PORTUGUESA NO TEMPO DOS FRANCESES. — Conferência do Centenário da Guerra Peninsular, no Club Militar Naval. — *Lisboa, 1909.*

19) ARTE DA GUERRA E FORTIFICAÇÃO, SUA IMPORTÂNCIA DURANTE AS INVASÕES FRANCESAS EM PORTUGAL. Conferência do Centenário da Guerra Peninsular, realizada na Escola Naval em 22 de Novembro de 1909. — *1 folheto, Lisboa, 1910.*

20) UM ATLAS DA BIBLIOTECA DE MARINHA. — Artigo de 76 páginas no *III vol. do Anuário da Escola Naval, Lisboa, 1915,* contendo desenvolvida e cuidadosa descrição e apreciação do famoso Atlas, conhecido pelo nome de ATLAS DE SAMSON, preciosíssimo exemplar, provàvelmente único. Êste estudo é acompanhado de numerosas reproduções fotografadas de desenhos do Atlas.

21) O INCÊNDIO DA ESCOLA NAVAL. — Artigo com diversas fotogravuras, *IV vol. do Anuário da Escola Naval. — Lisboa, 1916.*

22) Diversos artigos nos *Anais do Club Militar Naval,* na *Revista do Exército e da Armada,* no *Brasil-Portugal* e no *Anuário da Escola Naval.*

III. ESTUDOS BIOGRÁFICOS

23) FREDERICO AUGUSTO OOM. — Nos *Anais do Club Militar Naval, de 1890.*

24) O CONTRA ALMIRANTE JOAQUIM PEDRO CELESTINO SOARES; DIRECTOR DA ESCOLA NAVAL; publicado primeiramente nos *Anais do Club Militar Naval, em 1902,* e depois, refundido e ampliado, em artigo de 35 págs. no *vol. I do Anuário da Escola Naval. — Lisboa, 1913.*

25) CAMPOS RODRIGUES, DIRECTOR DO OBSERVATÓRIO ASTRONÓMICO DA AJUDA. — Nos *Anais de 1906,* publicado depois em separata.

26) JOÃO MARIA GALHARDO, LENTE DA ESCOLA NAVAL. — Nos *Anais de 1909,* publicado depois em separata.

27) FRANCISCO DA FONSECA BENEVIDES, LENTE DA ESCOLA NAVAL. — Artigo publicado no *II vol. do Anuário da Escola Naval. — Lisboa, 1914.*

IV. TRABALHOS LITERÁRIOS

28) PORTUGAL, romance cavalheiresco. — *1 vol. de 157 págs. e 1 de índice.* Êste vol. contém 11 (onze) composições poéticas, agrupadas em: XÁCARA DOS HERÓIS, XÁCARA DOS PILOTOS, XÁCARA DO BRASIL E XÁCARA DOS MERCADORES; as XÁCARAS DOS PILOTOS e DO BRASIL haviam sido publicadas anteriormente (1898 e 1900), com primorosos desenhos do autor, na *Revista Portuguesa Colonial e Marítima.*

29) NARATIVAS NAVAIS. — É o Tômo V da Biblioteca da Liga Naval Portuguesa. 42 narrativas, algumas publicadas anteriormente nos *Anais do Club Militar Naval* e em outras revistas. *1 vol. de 410 págs. — Lisboa, 1908.* 2.ª edição em 191 .

30) GENTE PORTUGUESA. — Série de narrativas publicadas no jornal *A Capital em Dezembro de 1913 e Janeiro de 1914.* Publicada em volume em edição póstuma e oferecida a 1.ª edição à Cruz Vermelha Portuguesa conforme o desejo manifestado pelo autor.

V. TRABALHOS ARTÍSTICOS

31) Quási tôdas as publicações do autor são ilustradas com desenhos seus ou fotogravuras de fotografias tiradas pelo autor ou sob as suas indicações.

32) Na edição dos LUSÍADAS; de Aillaud & C.ª, *Paris, 1890*, com gravuras sôbre desenhos de Alfred Bramtot e Paulin Bord, há numerosos desenhos do autor, principalmente tudo o que respeita a navios, artilharia, motivos arquitectónicos, etc.

VI. INÉDITOS

33) A XÁCARA DO BRASIL. — MS., todo da letra do autor, reproduzindo o prólogo e a composição poética (veja-se acima o n.º 28) e ilustrado com preciosos desenhos a côres em tôdas as folhas. Êste trabalho era destinado a ser publicado por ocasião do *Centenário do Descobrimento do Brasil em 1900*.

34) DICIONÁRIO DOS TÊRMOS MARÍTIMOS INGLÊS-PORTUGUÊS. Êste trabalho faz parte do dicionário de Têrmos Marítimos, publicado depois da morte de João Braz de Oliveira, pelos oficiais de Marinha Raúl César Ferreira e António Carvalho Brandão, a quem cedera gratuitamente êsse trabalho.

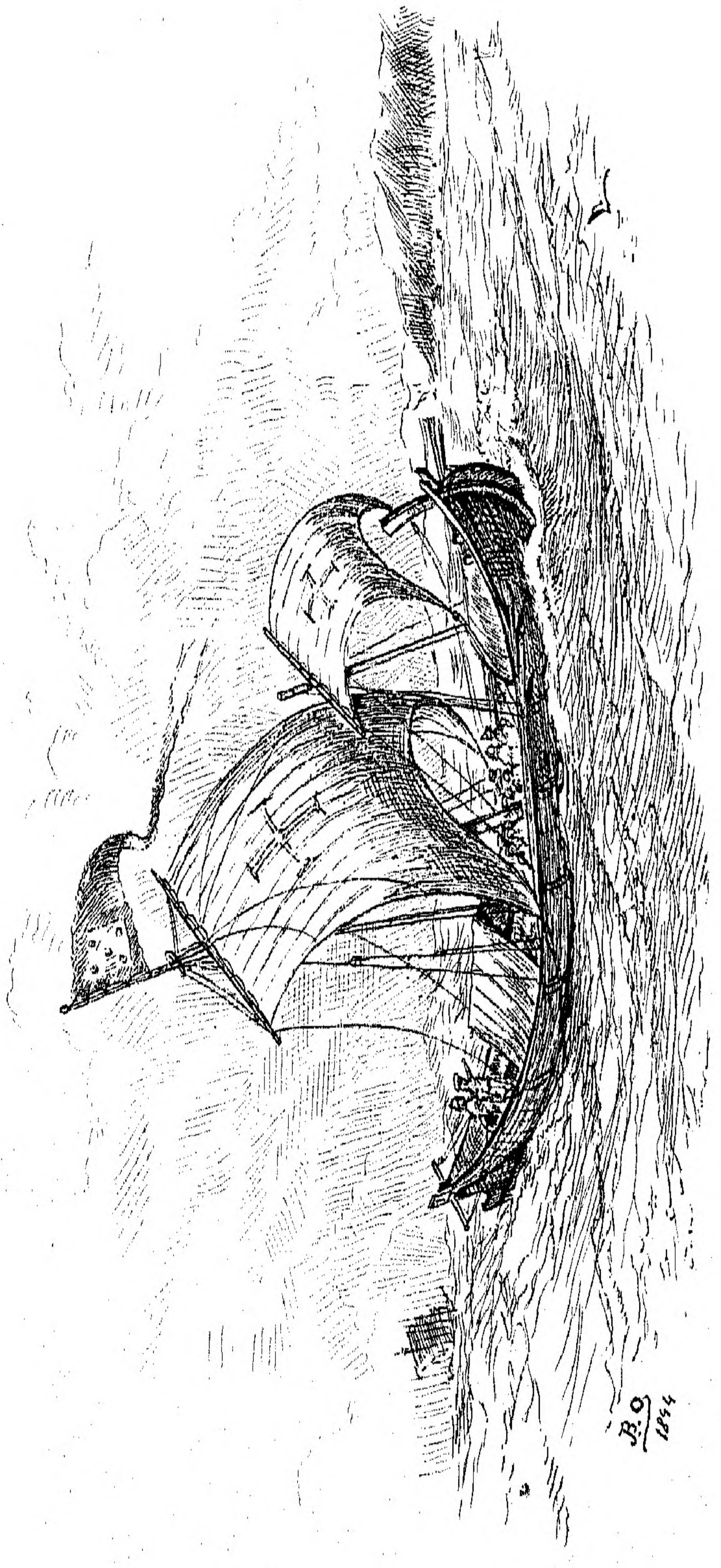
35) D. SANCHO II, Drama em 4 actos em versos Alexandrinos, *1907*.

36) ALEXANDRE HERCULANO — NARRATIVA. — *1 vol.* MS. destinado ao *Centenário do historiador em 1910*, contendo muitas notícias inéditas de maior interêsse.

37) FLORES DE CEUTA, *1910*.

38) Terceira Série de Narrativas, 39 artigos dos quais os inéditos foram em edição póstuma, publicados em folhetins no Século, Edição da noite, com o título «*Contos e Narrativas*».

39) Biografia de Augusto Sebastião de Castro Guedes, Director da Escola Naval, 1917. Artigo destinado ao Anuário da Escola Naval e publicado em edição póstuma nos *Anais do Club Militar Naval* e em separata dos mesmos.



Barcas — 1430.

Não é... coisa justa
Tratar branduras com tanta aspereza,
Que o trabalho do mar que tanto custa
Não sofre amores, nem delicadeza.

Lusiadas, c VI, est. XII

Meus Senhores:

A direcção do Club Militar Naval foi para comigo excessivamente amável convidando-me para tomar parte nas conferências com que tenciona celebrar o centenário do Infante D. Henrique. Se não possuo meios suficientes para bem me desempenhar do honroso cargo que me foi distribuído, sobeja-me porém a boa vontade. Sàbiamente inaugurada a série de conferências pelo meu ilustre amigo Almeida de Eça, seguir-se-ão a mim camaradas de mérito e talento conhecido. Se fôra lícito empregar uma comparação da arte de desenho, a que oficialmente me dedico, diria ter a minha conferência a utilidade do claro-escuro. Penso, porém, que as reüniões do Club não pretendem ter foros de sessões de academia, e que os seus sócios, homens do mar, não pensam em títulos de sábios e letrados, e por isso livre da preocução da forma e do estilo eu direi o que souber e da melhor maneira. Oficial de marinha, ainda que dos mais humildes, eu honro-me de pertencer à corporação da Armada, e é essa idea, certo da benevolência dos camaradas, que me anima para eu contribuir com o meu fraco préstimo para esta manifestação da vida do Club.

O ponto que me foi distribuído tem por título: Influência do Infante D. Henrique no progresso da marinha portuguesa. Navios e armamentos.

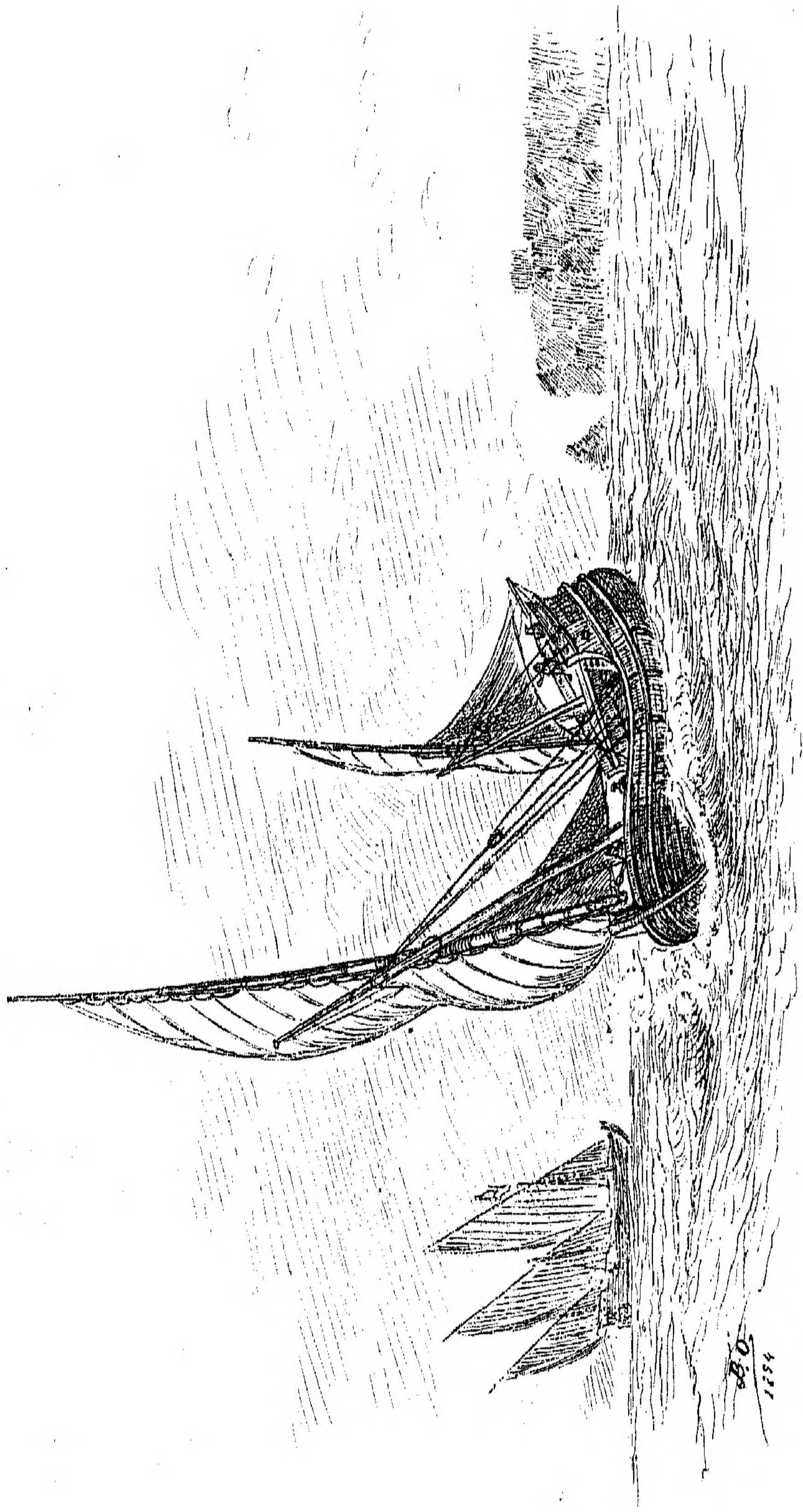
Como vêdes é vastíssimo o assunto, e para o monumento a erguer em honra do Infante, eu só posso contribuir com uma pedra mal lavrada.

Ao alvorecer do século XV era realmente notável a côrte portuguesa. Distinta entre as demais da Europa, bem diversa do que fôra nos primeiros tempos da monarquia, purificada dos crimes que a tinham maculado no reinado de D. Fernando, a côrte de D. João I inaugurava o período da renascença portuguesa. Nada ali faltava para falar ao espírito e enlevá-lo em mil sonhos de cavalaria e heroicidade, gérmen fecundo de onde haviam de resultar os grandes feitos. O mestre de Aviz e os seus bons cavaleiros de Aljubarrota e das guerras de Castela, bem se podiam comparar ao rei Artur e aos cavaleiros da Tavola redonda, e cercando como auréola luminosa esta pléiada de heróis, acariciando o espírito com os raios da poesia e da cavalaria aventureira, da arte em tôdas as suas manifestações, abundavam na côrte os representantes mais sublimes de tôdas as virtudes dos heróis. João das Regras, Nuno Álvares, o talento e a espada, são as colunas mais firmes do trono do Rei de Boa Memória. Na basta falange dos cavaleiros avultam nomes gloriosos recordando vitórias e combates.

Os infantes, modelos de virtudes e cavalaria, são ao mesmo tempo sábios e letrados. D. Duarte pensador distinto; D. Pedro poeta mimoso e viajante celebrado; D. Henrique austero, sábio e valoroso; D. Fernando e as infantes incarnações sublimes de tôdas as virtudes.

As tradições e as flores da cavalaria enaltecem e rescendem perfumadas em volta da coroa portuguesa.

A Batalha, talhada nos moldes da arte mais sublime, ergue os seus coruchéus rendilhados em honra da religião e patriotismo; Vasco de Lobeira, soldado de Aljubarrota, canta no *Amadis de Gaula* as façanhas dos heróicos cavaleiros; e para que não faltem os estímulos do romance aventureiro, Magriço e os onze cavaleiros repetem em Inglaterra as proezas dos paladinos celebrados. O povo entusiasma-se com os contos de batalhas e heroísmos, e ao solau dos cem archeiros inglêses que em Aljubarrota valeram bem mil lanças, talvez até as mulheres do povo acalentassem os filhos, que mais tarde haviam de ser os soldados de Ceuta, os marinheiros do cabo Bojador.



Caravellas - 1436.

Sobranceira a êste quadro grandioso em que florescem todos os nobres sentimentos, paira como uma visão quási divina o vulto simpático da raínha Filipa de Lencastre.

Modêlo de tôdas as virtudes, superiormente educada, enérgica e pensadora, revelando o sangue de que descende, impõe-se à côrte portuguesa, transforma, civiliza, prepara com a sua influência vivificadora, com o esmero do amor dos filhos, a farta messe de benefícios que a breve trecho devem desabrochar e tornar Portugal glorioso, e sôbre êle atrair as atenções do mundo.

É nesta atmosfera especial criada pelo amor piedoso de uma mãe incomparável, é nesta atmosfera, inebriante de feitos guerreiros de soldados destemidos; de virtudes cristãs fortemente compreendidas; de façanhas sublimadas inspiradas em todo o ardor da cavalaria e da poesia; é nesta atmosfera que o Infante D. Henrique encontra o meio apropriado para criar e desenvolver a sua idea grandiosa de dilatar a fé e o império, de desvendar os mistérios do mar Tenebroso, e coragem e dedicação sublime para meter ombros a emprêsa tão ousada.

Em 1415 era magnificente o quadro que oferecia o Tejo. Em frente do Restelo fundeada em extensa linha, adornada de estandartes e de pendões vistosos, balanceava ao ondular das vagas a esquadra de el-rei. Já perto outra frota numerosa, ricamente adornada de toldos e bandeiras vinha largar âncora. Era a frota do Pôrto onde tremulavam as insígnias do Infante D. Henrique, e guarnecida de basta soldadesca e de remeiros vinha encorporar-se à armada que D. João alistara para a guerra cujo objectivo ainda não era conhecido. Ao som dos tambores e charamelas respondiam as gritas dos tripulantes saüdando a terra e a esquadra. Nas popas das galés e da fustalha, reluzentes nas cotas de ferro e nos capacetes emplumados, poder-se-ía reconhecer de terra alguns capitães e fidalgos mais ilustres.

Os infantes D. Duarte, D. Pedro e D. Henrique, o conde de Barcelos, Nuno Álvares condestável do reino, Gomes da Silva alferes-mor, o prior de Crato Gonçalves Camelo, o mestre de Cristo, o almirante Pessanha, o capitão de mar Afonso Furtado, e muitos outros fidalgos e ricos homens de entre Douro e Minho ali estavam reünidos. Nunca tão formosa esquadra nacional em tom de guerra se reünira no Tejo, nem cinqüenta mil homens de armas, galeotes e remeiros, se tinham apresentado para seguir el-rei por mar em busca de belicosas aventuras.

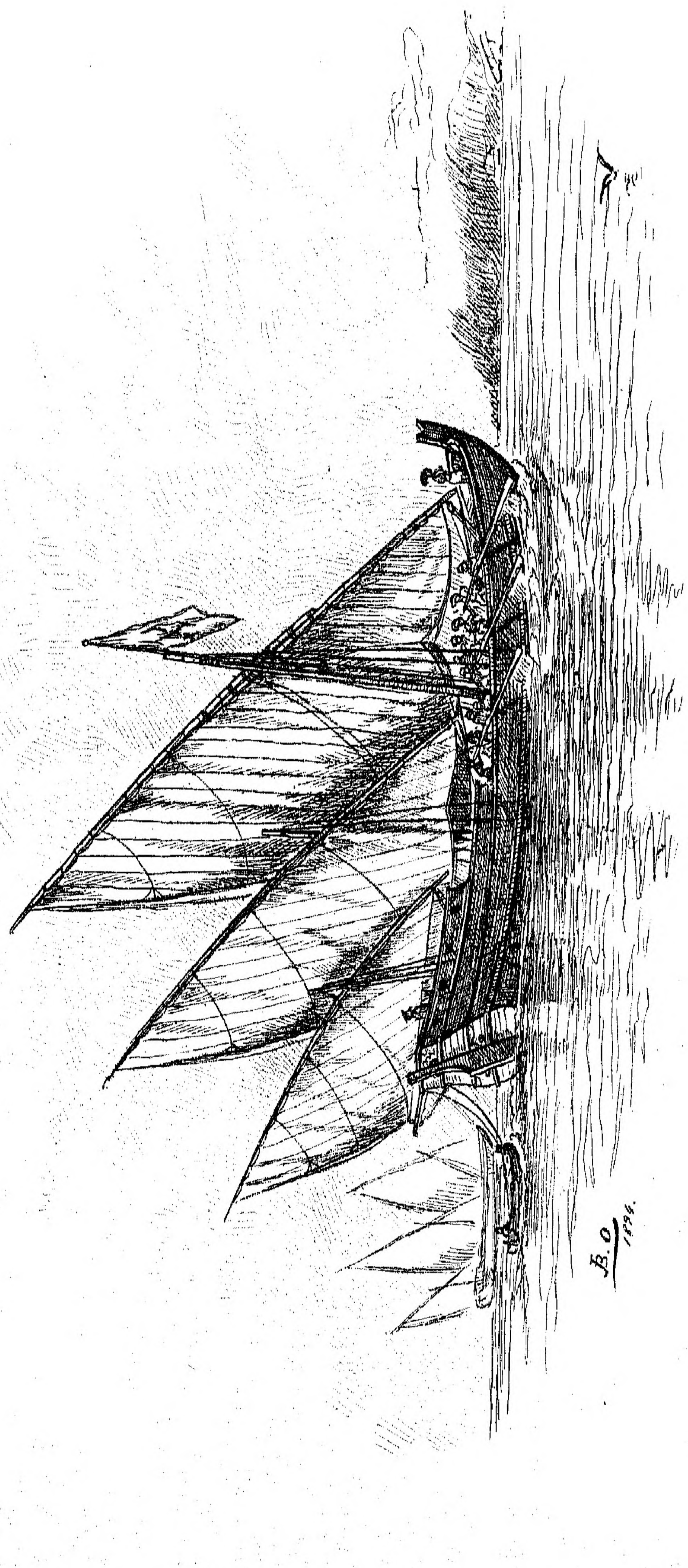
A 25 de Julho, dia de Santiago, largou a frota, e era de ver como seguia pressurosa arqueando os mastros ao sôpro do norte que lhe enfunava as velas. Nas galés e na fustalha o esfôrço dos vintaneiros remando em voga compassada, faziam deslizá-las levemente sôbre as ondas, formando a guarda avançada dêste exército flutuante. Depois sulcavam as *naves* e os navios de transporte, e o branquear das velas redondas e latinas destacando-se sôbre o azul das águas do Atlântico, bordadas pela argentina esteira dos navios, dava a êste quadro um tom feiticeiro e grandioso. O refulgir das lanças, o cintilar das armas, o ondear dos pendões, a grita dos tripulantes, o clangor dos instrumentos, e por fim o vulto dos navios foi-se pouco a pouco esvaecendo, desaparecendo para além do cabo de Espichel, nas brumas que avultavam para o sul.

Montado o cabo de S. Vicente, fundearam em Lagos, depois lutando com mar e vento aferraram em Tarifa, até que finalmente aproaram à terra africana.

Tão considerável armamento amedrontara os mouros. Acendiam-se as almenaras pela costa de Espanha, e na da fronteira África anunciando a aproximação dos navios nazarenos.

A 21 de agôsto caía Ceuta em poder dos portugueses, e a cidade que havia sete séculos o conde Julião entregara aos agarenos, viu de novo refulgir a cruz de Cristo nos minaretes da purificada mesquita, de onde por tantos anos a voz do muezim chamara à oração os crentes de Mafoma.

Na igreja armou el-rei cavaleiros a seus filhos, e com todos os primores dêsses tempos cavaleirosos, o vélho soldado de Aljubarrota calçou as esporas de oiro, e iniciou nessa religião de honra e patriotismo, que se chama cavalaria, os seus filhos mais dilectos, que tanto haviam de engrandecê-la.



Caravela _ 1460.

Nas muralhas da cidadela tremulava a bandeira da cidade de Lisboa. Entregue a praça a D. Pedro de Menezes, voltou a vitoriosa frota a Portugal, aferrando no pôrto de Tavira.

Galardoou el-rei os filhos pelo modo como se houveram na emprêsa, e D. Henrique foi nomeado duque de Viseu e senhor da Covilhã.

É vulgar ler em vários escritores ter D. João empreendido a conquista de Ceuta a rogo dos infantes, para os armar cavaleiros após porfiada peleja, preferindo os perigos da guerra às galas dos torneios, onde era então vulgar noutros países conceder por vezes as honras da cavalaria. Seria êsse talvez um episódio secundário do motivo principal, que bem diferente se afigura a quem ler com algum cuidado a história dêsse tempo.

Portugal, rico de glória pelas campanhas com que firmara a sua independência, certo é, não possuía riqueza material com que pudesse satisfazer ambições de engrandecimento, porque se lhe sobrava o esfôrço e valentia, faltava-lhe a riqueza do comércio, e os lucros avultados com os quais se podem empreender os grandes feitos.

Entalado entre o mar e a Espanha, povoado de soldados vitoriosos, necessitava de aproveitar tanta actividade, colher os frutos do rude pelejar com que garantira a sua autonomia.

As tradições dos árabes que por tanto tempo nos tinham dominado, as relações com os mouros da península onde as sciências e artes progrediam, os incentivos do comércio do oriente, de que tratavam as nações do Mediterrâneo, cujos mareantes visitavam os nossos portos, a tradição histórica, o ódio de raça entre cristãos e muçulmanos, faziam talvez pensar el-rei na conquista da praça africana, porque Ceuta era então rica e poderosa, e segurá-la contra os crentes do Islam oferecia largo campo onde se pudesse empregar a actividade portuguesa.

Se o possuir as riquezas da Índia, partilhar das vantagens do comércio do oriente, formar em África um reino que fôsse continuação da terra portuguesa foi talvez o sonho de glória que moveu o ânimo de el-rei D. João I, outra visão mais luminosa, ao regressar de Ceuta, deslumbrara o espírito do Infante D. Henrique.

Do alto da tôrre de Ceuta alongara a vista, e adivinhara a obra das caravelas rasgando as trevas do mar Tenebroso em busca dêsse Eldorado oriental, antevira o engrandecimento do império e a vitória da fé à sombra da bandeira de Cristo, que os portugueses haviam de arvorar nas mais longínquas e recônditas paragens dêsse mundo a descobrir, e que ao seu espírito fulgurava já real e deslumbrante, conquista do génio com que o dotara a Providência.

Recolhido ao eremitério de Sagres, a sós com os seus pensamentos em frente do vasto oceano que rugia ao sopé do promontório, logo tratou de pôr por obra a realização do plano que sonhara.

Vem agora a propósito recordar uma notícia que encontrei num livro vélho, escrito em latim bárbaro por um dos cruzados que partiram do Escalda para a Terra Santa em 1186, relação que se encontra traduzida em Português por Silva Lopes, e impressa em 1844 na tipografia da Academia das sciências.

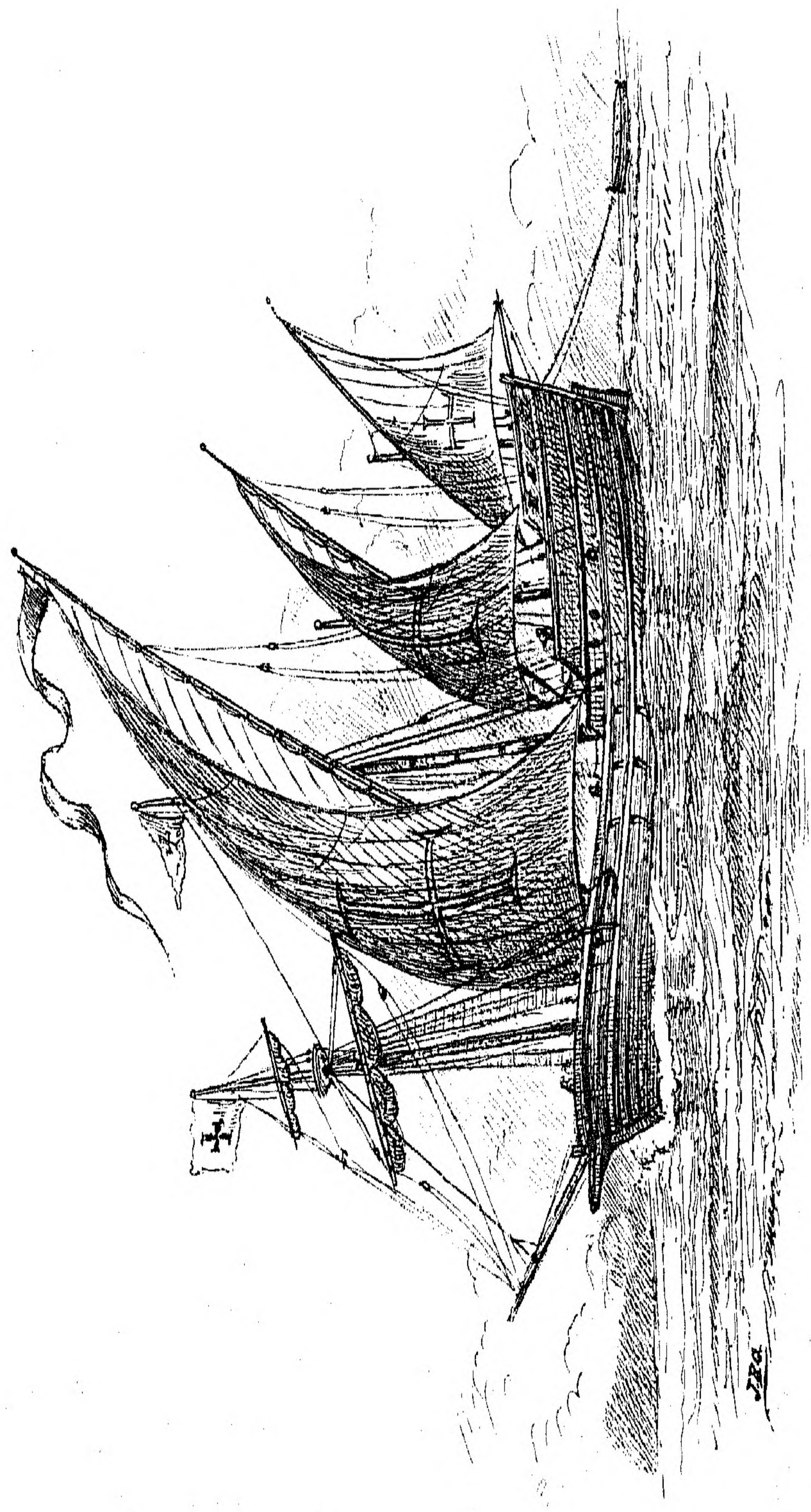
Tendo auxiliado D. Sancho na conquista de Silves, menciona nos diversos castelos de mouros que se entregaram ao rei, depois da praça ser tomada, o nome de Carfanabal, que tanto se assemelha com Terçanabal, e parece ser o sítio onde o Infante D. Henrique fundou a sua célebre Vila Nova do Infante.

Em uma carta de doação da espiritualidade da vila à ordem de Cristo em data de 18 de setembro de 1460 declara ter fundado a sua vila «*no outro cabo que antes do dito de Sagres está aos que vem do poente para levante, e que se chama a Terçanabal*.

Parece ser, pois, a ponta do Belixe a leste do cabo de S. Vicente. Algumas ruínas que em 1833 eram bem visíveis, e entre elas as de uma igreja de Santa Catarina, cuja imagem se conserva no fortim de Santo António, parecem vir confirmar esta notícia.

Mais tarde Sagres foi-se desenvolvendo; com a morte do Infante, a Vila foi perdendo prestígio, até que Sagres, à sombra da qual vivera, lhe herdou o nome e as honradas tradições.

Costumam os historiadores apresentar D. Henrique austero e frio,



Caravela redonda – 1512.

cercado de sábios e cosmógrafos, meditando as obras de Jorge de Purbach, e de João Muller de Koenisberg, emendando as cartas de Valseca, ou escutando as lições de Jacome de Malhorca, e os conselhos de experimentados pilotos genovezes, catalães e malhorquinos. Eu amo mais, sem lhe obscurecer o talento de erudito, imaginá-lo vibrante de entusiasmo pelas ideas que professava, animando do mesmo calor os rudes mestres das barcas portuguesas.

Ao grupo de sábios, aos quais excede em crença e patriotismo o genial talento do Infante, ficou a história chamando a escola de Sagres. Farol seguro rasgando os longínquos horizontes será êle quem guiará os mareantes.

Vejamos agora de que meios carecia para a realização de suas emprêsas arriscadas.

Navios, marinheiros, soldados, dinheiro e privilégios, tais são os elementos indispensáveis sem os quais nada poderia prosseguir.

Navios já possuíamos os que andavam encarreirados para Flandres, França, Mauritânia, Espanha, e para as Canárias, e essas viagens, algumas por mares tormentosos, já tinham feito cuidar da robustez dos barcos. Nos reinados anteriores também se pensara em marinha. D. Diniz, tratando de desenvolvê-la e dotá-la com materiais de construção, mandara plantar o pinhal de Leiria. Afonso IV, D. Pedro, D. Fernando não se esqueceram de lhe conceder privilégios, e animar os armadores para construir e aumentar a tonelagem dos navios. Da viagem a Ceuta resultaram úteis benefícios. As grosseiras naus e galés que tinham esgarrado com as correntes do Estreito foram modificadas, e nos estaleiros do reino tomou incremento a construção dos barcos de latinos de coberta, destinados a navegar ao longo da costa ocidental de Berbéria.

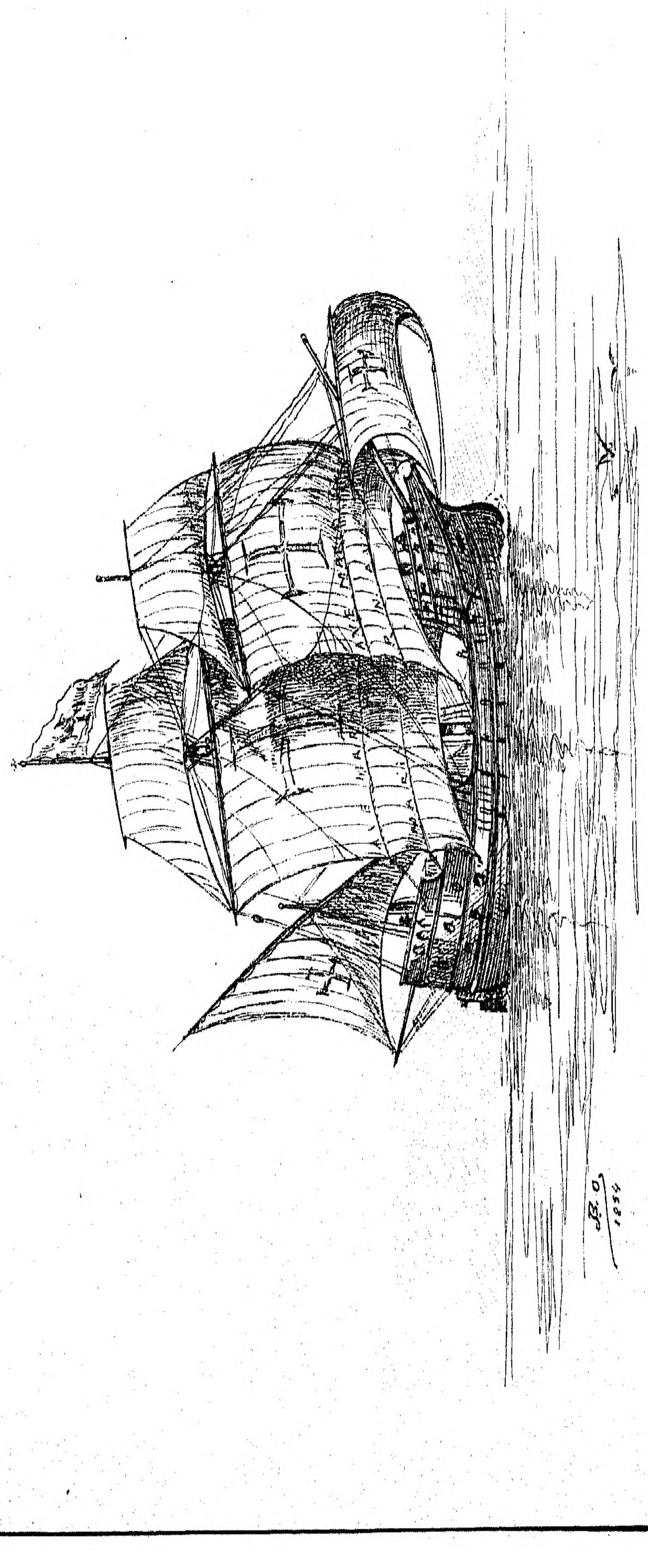
Marinheiros eram dos melhores os de Lisboa, Gaia, e do Algarve, e se diziam que *fora da carreira de Flândres já não sabiam ter agulha,* é porque ainda não tinham podido vencer todos os terrores das lendas medievais, que lhes diziam: quem passasse o cabo Não jamais voltaria a pôrto e salvamento. Para os nautas o mar largo era o abismo onde para sempre se perdiam; a Atlântida, S. Brandão, e as Sete Cidades as ilhas errantes e pavorosas guardadas por estátuas e gigantes marcando os términos do mundo.

Mercê do Infante D. Henrique alguns dos mais ousados já se atreviam a ir tentar a Deus, e quando as primeiras barcas voltaram anunciando a descoberta das ilhas ignoradas, ainda o povo preguntava cheio de terror supersticioso, para que ir desvendar os segredos do mundo.

Era necessário vencer os preconceitos da rotina, tornar os mareantes crentes na sciência e na sua utilidade, demonstrar-lhes pràticamente que a bússola e a carta de marear eram os únicos meios de poderem navegar seguros. Grande serviço foi o de genoveses e malhorquinos, práticos na navegação do Mediterrâneo e do oceano, adestrando os nossos marinheiros para a navegação do largo, e já de longe vinha essa influência, pois em Portugal, reinando D. Diniz, era almirante da frota um genovês.

Acentua-se a sua influência no período do Infante não só porque se tratava de desenvolver a marinha, mas também porque outras ideas os atraíam à côrte portuguesa. Prosperava a república de Génova, e os produtos do oriente comprados na costa da Síria e na setentrional da Mauritânia eram transportados nos seus navios a todos os empórios de comércio, e as suas feitorias escalonadas desde o Bósforo por todo o litoral mediterrâneo garantiam-lhe por algum tempo o monopólio e a riqueza. Surgia agora uma pequena nação na parte mais ocidental da península hispânica, que destemidamente se lançava em marítimas aventuras, era necessário pensar a sério na conservação do poderio, partilhar alguns lucros comerciais das terras que se tentavam descobrir, e os genoveses apreciados como óptimos mareantes bem sabiam ser o seu serviço avaliado, e Génova tratava com empenho de obter em Sagres feitoria, e aproveitando o esfôrço português conservar por largo tempo o poderio.

Certo é terem os genoveses e outros estranjeiros dado ao Infante e aos nossos pilotos lições que foram sàbiamente aproveitadas. Mais práticos na navegação do largo foram por vezes os mestres, mas os discí-



Nau redonda - 1498.

pulos dentro em breve os excederam. E a concessão da feitoria, essa nunca o Infante a outorgou, porque de-certo lhe adivinhou o artifício.

Soldados não faltavam se agora se tratasse de combater mouros inimigos. O povo estava adestrado nas armas, provara em Aljubarrota, Trancoso e Atoleiros combatendo a pé, que sabia vencer a mais fidalga cavalaria castelhana. Agora lá estava Ceuta como escola de milícia, e os soldados experimentados no árduo serviço da praça africana haviam de mais tarde ser os conquistadores do oriente.

E para que não faltem estímulos religiosos animando a conquista e o brio dos guerreiros, as bulas de Eugénio IV e Nicolau V autorizam a guerra aos infiéis. Calisto III na sua bula *Et si cuncti* de 16 de fevereiro de 1456 declara que os mestres e priores das ordens militares mandem cada ano um têrço dos freires a Ceuta, para a defenderem à sua custa.

Regedor e governador da ordem de cavalaria do mestrado de Nosso Senhor Jesus Cristo, D. Henrique é um soldado destemido, e se lhe falta a prudência de um general experimentado, tem o valor indomável do mais perfeito cavaleiro. Quando se trata da conquista de além mar, de dilatar a fé e o império, o solitário de Sagres põe de parte a sciência e os cosmógrafos, veste a cota e empunhando a espada lá corre, e é o primeiro na brecha, investindo os mouros inimigos. Valente e arrojado, honrando o sangue de Aviz de que descende, se foi fraco general, foi entre os homens do seu tempo um dos soldados mais briosos.

O seu proceder serve de exemplo; não faltavam, pois, às emprêsas os soldados aguerridos.

Dinheiro para organizar expedições, de sobra o havia a ordem de Cristo. Demais, uma ou duas embarcações que mandavam cada ano a descobrir, e essas de fraca tonelagem e de poucos tripulantes, não era ainda despesa considerável. Logo que as descobertas progredissem, nas rendas das terras e nos proventos do comércio haveria recompensa para continuar na emprêsa começada. Alargar o império da cruz, convertendo à fé os povos bárbaros era façanha apropriada para o ânimo dos freires cavaleiros.

Tais eram os elementos de que dispunha o Infante para empreender a sua obra memorável.

Divergem os autores na data em que tiveram princípio os descobrimentos; uns a colocam em 1412, outros depois da expedição de Ceuta.

Se já antes tínhamos navegação para as Canárias, parece certo que por mais de uma vez se visitara a costa de África, mas eram essas viagens factos isolados, sem obedecerem a um plano prèviamente formulado, como depois aconteceu por ordem do Infante.

Em 1418 a descoberta da ilha de Pôrto Santo pôde ser considerada como o primeiro próspero sucesso dessa epopeia de aventuras. Logo no ano seguinte a Madeira, essa pérola do mar, aparece coberta de arvoredos, com os seus píncaros coroados de nuvens, maravilhando os descobridores. Depois vai pouco a pouco aclarando a adusta costa africana. Fica já para ré o cabo Não, e o pavoroso Bojador viu passar além as nossas barcas destemidas. Os Açôres, essas terras de oeste procuradas por ordem do Infante, entram de novo no número das ilhas conhecidas. O Senegal, a Guiné, Cabo Verde, o arquipélago cabo-verdeano, e a Serra Leoa vêm sucessivamente figurar nas cartas de navegar, definindo com todo o rigor da sciência dêsse tempo o contôrno do litoral e seus parceis, os fundeadouros nos rios, nas angras e baías. Eram as ilhas deshabitadas, a África inóspita apresentando ao longo das ribas grande extensão de areais desertos, e quando além da região de Mogareb se começaram a conhecer as tríbus nómadas, eram elas selvagens e bravias. Depois surgiram as regiões mais povoadas pelos negros, lançaram-se então as bases do comércio, tratou-se de explorar as terras descobertas. Pequenas embarcações, certamente barcos de pesca tripulados por vinte a vinte e cinco homens, tinham trabalhado audazmente neste lidar glorioso, e não foram os lucros destas primeiras viagens hesitantes que as atraíram para o sul. Era o desejo de saber, o amor da glória, as tradições da cavalaria, a obediência ao Infante que os levavam a arrostar e a vencer os perigos incógnitos do mundo.

Perestrelo, Tristão Vaz, Gil Eanes, Gonçalo Vélho, Baldaia, Diniz Fernandes, Gonçalo de Cintra, Fernandes, Gomes Pires, Cadamosto, António de Noli, são os primeiros discípulos da escola de Sagres, a vanguarda arrojada dessa falange de heróis, que impulsionados pelo génio do Infante cumpriam gloriosamente a visão radiosa que sonhara.

Após a descoberta tratou-se da colonização das terras, seguiram-se as caravelas a comerciar por essas regiões ainda há pouco desconhecidas, fundou-se a companhia de Lagos para negociar e descobrir, e o castelo-feitoria de Arguim ergueu-se para amparo dos mercadores, novo elo dessa cadeia de fortalezas com que tentámos abraçar o mundo, desde Ceuta por tôda a costa de África e Ásia até muito além do cabo Comorin.

Tal foi, senhores, a grande obra do Infante D. Henrique, e ao descansar na morte em 1460, não levava consigo para o túmulo todo o santo entusiasmo e a indomável energia que possuíra, para o triunfar de emprêsa tão gigante. Sobrevivia-lhe o potente influxo do seu génio para se prosseguir na carreira que encetara, e as regiões perfumadas do Eldorado da Índia haviam de surgir ao cabo da derrota, coroa bem merecida de vitória, pela inquebrantável energia portuguesa no rude labutar de tantos anos.

Em rápido esbôço indiquei o primeiro período das descobertas, e a largos traços quais as primeiras embarcações. Barcos de pesca, em geral bem modestos e deficientes foram-se pouco a pouco modificando e melhorando.

Podemos distinguir três tipos como sendo os principais: a *barca*, *barinel*, a *caravela*, e dêles farei mais minuciosa descrição. Neste navegar cauteloso pelos mares do passado ainda tão pouco conhecidos, buscarei pilôto acreditado para ajudar em derrota tão difícil. Refiro-me aos *Estudos sôbre navios portugueses*, do meu bom amigo e camarada Lopes de Mendonça, trabalho que mereceu a consideração de naturais e estranjeiros, e por êle apresentado na celebração do centenário de Colombo.

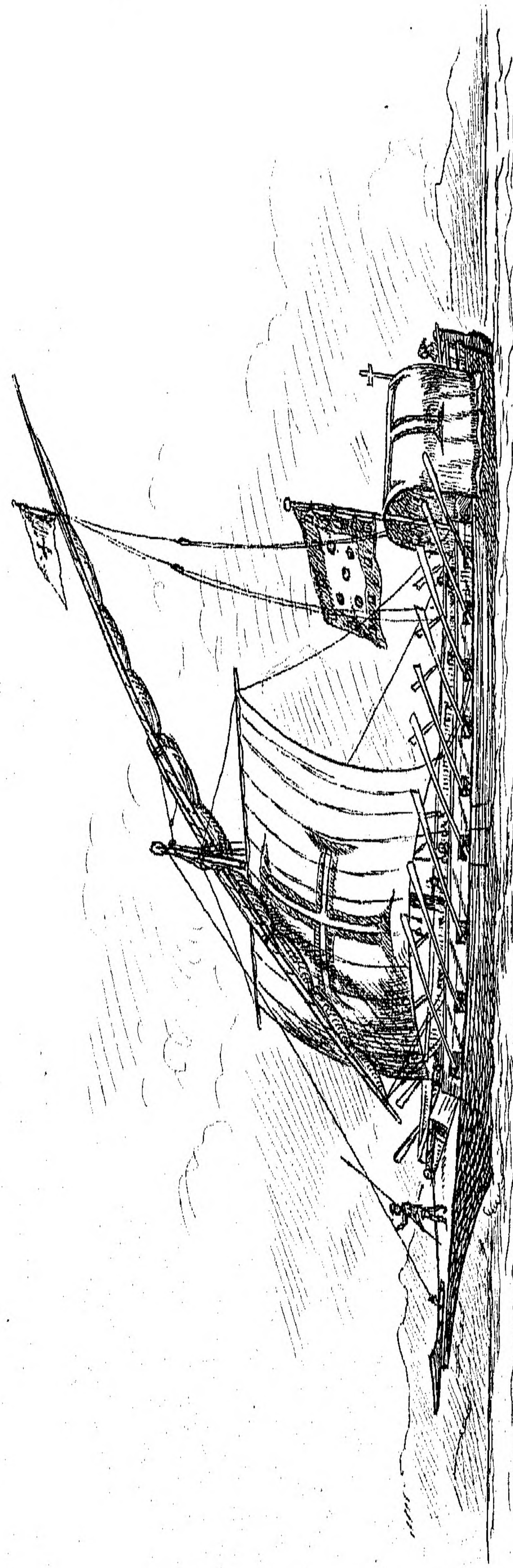
Barca. — A palavra barca é geralmente empregada como designação de embarcação de pequena tonelagem. Não quere isto dizer que em nossos dias não se aplique conjuntamente a um navio de vela de grandes dimensões. Diz-se a barca de água, a barca de luzes, a barca de passagem, e aqui *barca* é empregado como significando embarcação, acontecendo ainda neste caso não ser embarcação de grande lote. Julgo *barca* ser alteração da antiga palavra *barcha*, ou tradução de *barge*, que também significava barca, esquife; ou de *barque, bark, barkje*, embarcação pequena e sem gávea, destinada a levar mantimentos, e a servir à carga e descarga do navio.

Os inglêses tão conservadores das suas tradições, chamam a *barcha do lord-maire* a uma embarcação ligeira e comprida, espécie de galeota de gala, que figura no cortejo fluvial da municipalidade, por ocasião de festa no Tamisa.

A barca julgamos ser originária das nações do norte. Os *drakars* e *snekkars* dos escandinavos e normandos, os navios dos *vikings* parecem ser o tipo primitivo. No Sandefjord, perto de Cristiania, encontrou-se em 1880 uma perfeitamente conservada, de 75 pés de comprimento, 16 de bôca e 5 de pontal. Podia levar cem tripulantes, e navegar à vela e remos. Os normandos visitaram as costas da Península, e as naus e barcas dos cruzados vieram muita vez a Portugal, auxiliando os nossos primeiros monarcas nas guerras contra os mouros. Parece-nos provável que a barca da península reproduzisse em grande parte aquêle tipo de navio. Seriam embarcações de pequeno porte, talvez de 20 a 25 tonéis, em geral de bôca aberta, ou de uma só coberta quando se construíam para viagem larga. A relação da bôca para o comprimento variava de $^1/_4$ a $^1/_6$, e de pontal muito pequeno. A ré e a proa era aguçada, e arvorava em geral um só mastro de muita guinda com uma enorme vela de pendão. A barca normanda governava com um remo de espadela nas alhetas por um e outro bordo, e depois adoptou-se um leme parecido com o dos saveiros, sendo a cana de govêrno atravessada, e com talhas de gualdropes nos extremos.

Um dicionário de marinha que possuo, publicado em Amsterdão em 1702, entre muitas coisas curiosas diz acêrca da barca algumas indicações que me parecem de valor.

«*Barca longa* é uma pequena embarcação de bôca aberta, mais pe-



Fusta — 1540

quena e de menos borda que a barca ordinária, aguda avante, e que pode navegar à vela e remos... A barca do Mediterrâneo tem velas latinas, os espanhóis têm umas barcas de forma especial, e muito vulgares nesse país. São óptimas veleiras, para o que têm as linhas de água a ré e avante muito finas, o que as torna muito agudas. O leme governa à mão por meio de gualdropes. A vela é de guinda extraordinária, pelo que é necessário trazer muito lastro de pedra. É muito incómodo manobrar a vela, sendo necessário arreá-la para cambar de bordo. É um imenso trapézio envergado numa verga redonda, tendo tôda a guinda do mastro, e a esteira amura e caça como a de um traquete redondo. O mastro é vertical, anda a meio, e de comprimento igual à quilha. Ordinàriamente tem de 30 a 39 pés da roda ao cadaste, 8 a 9 pés de bôca, e 5 pés de pontal. Oito, dez, treze ou quatorze são os tripulantes ou pouco mais, conforme o tamanho e o serviço. A borda é volante, podendo desarmar e cruzar quatorze remos. Para viagem larga pode armar dois mastros, sendo o de proa mais pequeno. É barco para tempo bonançoso, porém sobrevindo tempestade arria e desarma o mastro grande, indo o do traquete substituí-lo, içando uma vela com a qual resiste ao temporal.

Uns desenhos antigos que temos visto, e alguns da arqueologia de Jal, parecem confirmar a descrição que temos feito. Surpreende ver um *drakar* do século XI usando na vela três forras de rizes. Um só mastro vertical, e em geral de cesto de gávea, e sempre a meio, é um dos característicos principais. O sêlo da cidade de Dam, e outros documentos são indícios semelhantes.

Julgamos provável serem parecidas com as barcas de Espanha as barcas portuguesas do tempo do Infante. Ainda hoje a *barqueta* da Madeira parece afirmar o que fica dito. Imitação e redução talvez das antigas barcas, cruza destemida a carreira da Madeira a Pôrto Santo. Modesta, humilde, assídua no rude trabalhar, os seus tripulantes de-certo ignoram os vélhos pergaminhos fidalgos da *barca* de que talvez seja descendente.

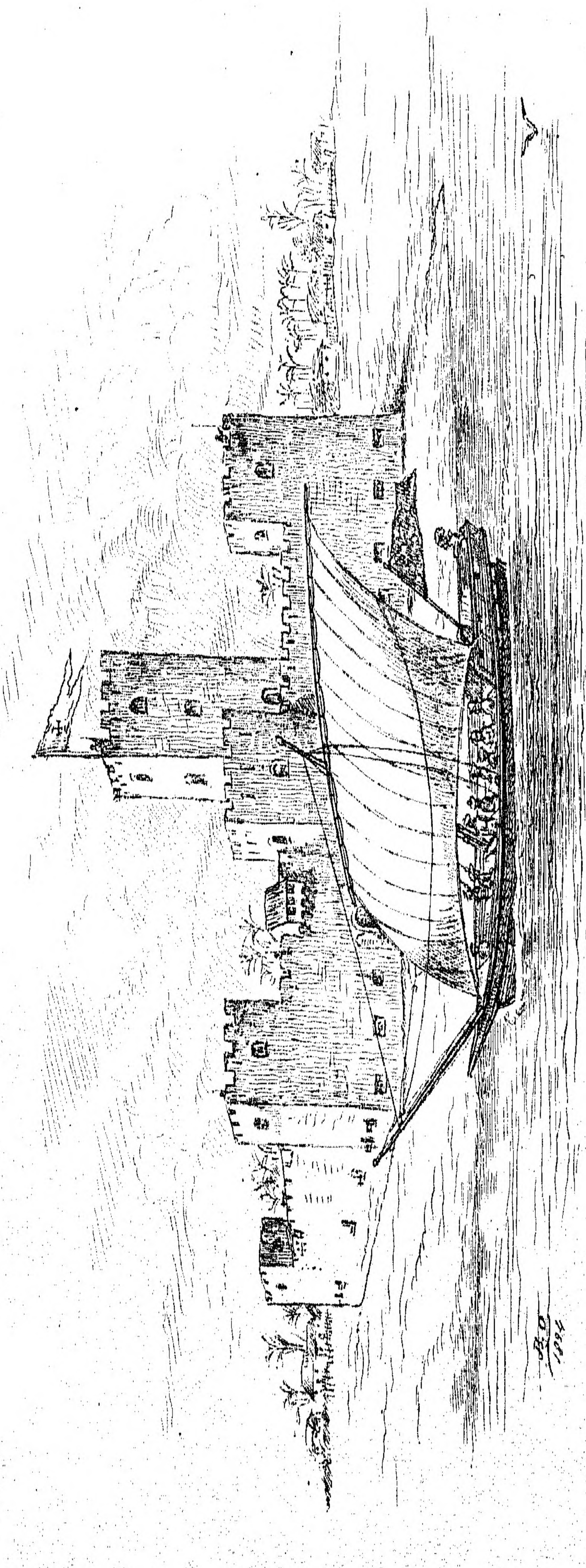
Foi numa destas pequenas embarcações, que em 1434 se realizou um dos feitos mais importantes para a história das descobertas. Gil Eanes dobrou o cabo Bojador. «*Parecia coisa estranha aos mareantes* *apartarem-se do rumo que levavam e seguirem outro tanto para oeste.»*

Baixo, pedregoso, e coberto de dunas na sua parte meridional, vai correndo em disfarçada descida para o mar. A vaga barrenta escura floreando na praia dá-lhe um aspecto triste e carrancudo. Atalaia avançada do deserto marcava um dos términos do mundo. Quebrada a lenda que o defendia, na esteira da barca de Gil Eanes singraram depois as ousadas caravelas.

É para notar como com tão pequenos meios se conseguiu tanto. Por isso quando os navegadores apresentaram ao Infante D. Henrique, como mostra daquela terra deserta e desabrida, as pálidas rosas de Sta Maria colhidas além-cabo Bojador, diremos como um grande poeta: tinham conquistado o trevo fatídico das três fôlhas, o ramo encantado com que haviam de abrir as portas da Índia, o sonhado paraíso oriental.

Barinel. — Acêrca do que bem fôsse esta embarcação, não colhi elementos para positivamente a definir. De *barinus* espécie de peixe, ou de *baris* embarcação de transporte muito veleira, de que usavam os egípcios, dizem alguns que lhe provém o nome. Divergem os autores, chegando a considerá-la simplesmente como embarcação de remo. Parece, porém, pela terminação *el* italiana, assim como em *navichel*, ser de diminutas proporções. Não há dúvida que foi usada no Mediterrâneo no serviço de pescaria, e que Bartolomeu e António de Noli, quando vieram para o serviço do Infante, trouxeram um barinel comprado em Génova, como próprio para a exploração da costa africana. D. Francisco Manuel, nas *Epanaforas*, diz ter sido semelhante às varinas sútis ainda usadas em seu tempo. Vencido que foi o cabo Bojador mandou novamente o Infante a Gil Eanes na sua barca, e num barinel a Afonso Gonçalves Baldaia, para prosseguirem na viagem para o sul.

Julgo o barinel de maior tonelagem do que a barca, e para conciliar um pouco as variadas opiniões, talvez de proa alterosa e recurvada semelhando a das meias luas ovarinas, a popa de painel, o leme de grande porta, a ré talvez um tendal para servir de abrigo, e arvorando dois mastros com sua vela redonda de arrear, e podendo armar remos para poder navegar em tempo bonançoso.



Catur.

Fortaleza de Calecut. 1520.

Quando me lembro ser esta embarcação escolhida para ultrapassar o Bojador, o que leva a crer ser mais própria para o mar do que a barca, e conhecendo a persistência do vento dos quadrantes do norte naquelas regiões, admiro-me que se aparelhasse um navio com velas redondas, das quais a grande raramente serviria andando a um largo, ou à popa para o sul; e que na torna viagem para o norte, não eram das melhores para ganhar para barlavento.

Outros argumentos tirados da navegação dos genoveses no Mediterrâneo me poderiam levar a não aceitar como provável a armação redonda, mas sei também que naquelas épocas só boas embarcações latinas eram as caravelas de Portugal e as galés de Roma, e por isso sem norte seguro para navegar neste mar de hipóteses, que tôdas mais ou menos se podem combater, mau grado meu, deixarei o barinel envolto nas brumosas lendas daqueles vélhos tempos, afirmando simplesmente que o seu emprêgo foi útil e glorioso para a epopeia da marinha portuguesa.

Caravela. — Surge a caravela, cujos serviços valiosos bem lhe garantem o direito de simbolizar a época das descobertas. Foi ela que permitiu comerciar mais largamente, e adiantar os progressos da sciência, afrontando as viagens no mar largo. Mereceu o seu estudo a atenção de ilustres escritores, e agora vai ainda figurar nas festas do Pôrto, como personificação das ilustres tradições da marinha nacional.

Foram estes os navios preferidos para as viagens da Guiné, e para a conservação do monopólio do comércio fêz-se astuciosamente divulgar pela Europa a sabida lenda, de que só Portugal possuía latinos bem possantes para arrostar o vento e as correntes daquelas remotas regiões.

A caravela é de origem mourisca, de armação latina como são as embarcações da costa mauritana próprias para a navegação de cabotagem. Modificada e melhorada para a vigem larga, quási se pode considerar como um tipo novo, e exclusivamente português. Um quadro gótico pertencente ao mosteiro da Madre de Deus em Lisboa representando o desembarque de S. Auta, o livro das fortalezas por Duarte de Armas, os mapas de Juan de la Coza, os desenhos de Beninc, as crónicas nacionais, e os navios latinos de alguns mapas dos *Souvenirs de marine* do almirante París, vão servir-me de auxiliares para a descrição da caravela.

O seu porte era pròximamente de 50 a 150 tonéis, e a relação entre o comprimento e a bôca de 3: 1, e às vezes mais.

Vem a propósito recordar que o *tonel* antigo servindo de base para a avaliação da tonelagem, era o volume de um tonel de 6 palmos de comprimento, *talha* então se chamava, correspondendo a 1 braça, ou *rumo* como a bordo se dizia, e de 4 palmos de diâmetro, *parea,* na maior largura.

A caravela da Madre de Deus é de aspecto grosseiro e faz lembrar as embarcações de pesca. O casco cingido de cintados, a roda bojando para vante, o capelo saliente e recortado, corrido de convés e sòmente a pôpa de painel altamente acastelada em dois pavimentos, o mais alto dos quais, o *chapiteu,* rasgado de vigias, não parece indicar que fôsse bom veleiro. Atendendo porém no aparelho percebe-se que se devia chegar para barlavento. A meio um alto mastro levemente inclinado para vante cruza uma enorme verga latina, cujo carro se debruça sôbre a borda, e a vela de grande aluamento vem caçar perto das alhetas. No chapiteu um mastro pequeno desfralda um latino mais modesto, e o punho vai a beijar o lais do botoló. Leva pela pôpa atoado um batel maneiro, e da roda para a verga, e no tope do mastro grande umas bandeiras tremulando.

Pelas descrições antigas dêstes barcos sabemos que o fundo era de linhas mais delgadas do que o das naus; a casa mestra um pouco avante da meia quilha. Dos mastros só o maior tinha a carlinga no porão, e a primeira tilha com muito tosamento não excedia em altura 7 palmos. Igual dimensão era a do lado da escotilha, para por ela entrar o tonel de aguada, e bem assim conhecemos alguns ligeiros detalhes que nos levam a crer seria navio pouco cómodo, o que não surpreenderá quem ainda navegou nos navios de vela dêste século, como o *Vila Flor,* o *Serra do Pilar,* a *D. João,* onde nas cobertas a altura não excedia a daquelas vetustas construções.

Tal parece ter sido a primitiva caravela, e quando foi necessário obter mais espaço para a carga do marfim, e sobretudo para o tráfico de cativos, fizeram-se maiores, de três e até de quatro mastros.

Tendo-me referido a quadros e a desenhos devo advertir, que mal governado vai em busca da verdade quem piamente acreditar em tudo quanto vir. Pintados por quem das coisas do mar pouco sabia, têm o aspecto geral, mas toscamente debuxado. Muitos dêles se fôssem reconstruídos como figuram nos mapas e portulanos, com certeza nem podiam flutuar.

Com tais embarcações, reinando D. Afonso V e depois D. João II, prosseguimos, ainda que lentamente, no caminho para o sul.

Pedro de Sintra, Fernão Gomes e os seus pilotos, Sequeira, Lopo Gonçalves, Diogo Cam completam o reconhecimento da Guiné, da Mina, do Zaire, do Congo, das ubérrimas ilhas equatoriais, e do litoral de Angola até à longínqua Manga das areias. Em 1486, mais de meio século depois do início das descobertas, quatro pequenas caravelas do rio de Lisboa, ao mando de Bartolomeu Dias e João Infante, passam além da meta austral da terra africana, o alcantilado Tormentório, o cabo da Boa Esperança como depois lhe chamaram, adivinhando ser por ali o caminho da Índia.

Por aquêles tempos faziam-se os navios na ribeira de Lisboa, no Pôrto, em S. Martinho e no Algarve. Era na praia que se erguia o estaleiro apropriado, que não foi de-certo carreira de mármore bem lavrado, de vasto arsenal defendido por couraça amuralhada que ligasse a cêrca da cidade com o rio. De proa ao mar ali se construíam, e quando cresceu muito a tonelagem, logo que estavam prontos até à primeira tilha e estanques para poderem flutuar, se procedia ao lançamento, completando já a nado o resto do fabrico e aparelho. Rijamente construídos de carvalho, de pinho, e de algumas tábuas de sôbro, pregados a cobre e raramente a ferro, tôda a preocupação do mestre consistia em fazê-los fortes e seguros. A velocidade é condição moderna. Trazer a carga a salvamento aproveitando a monsão para navegar, varar em terra para limpar o fundo, ou invernar sem alquebrar o casco, tais os problemas que pensavam resolver. Nem as curvas graciosas, as côres brilhantes, as rendilhadas talhas das popas ornamentais preocupavam ainda os marinheiros. O negro aspecto do embreado casco satisfazia às regras de arte dêsse tempo; guardava a madeira do ar e humidade, e portanto era receita primorosa.

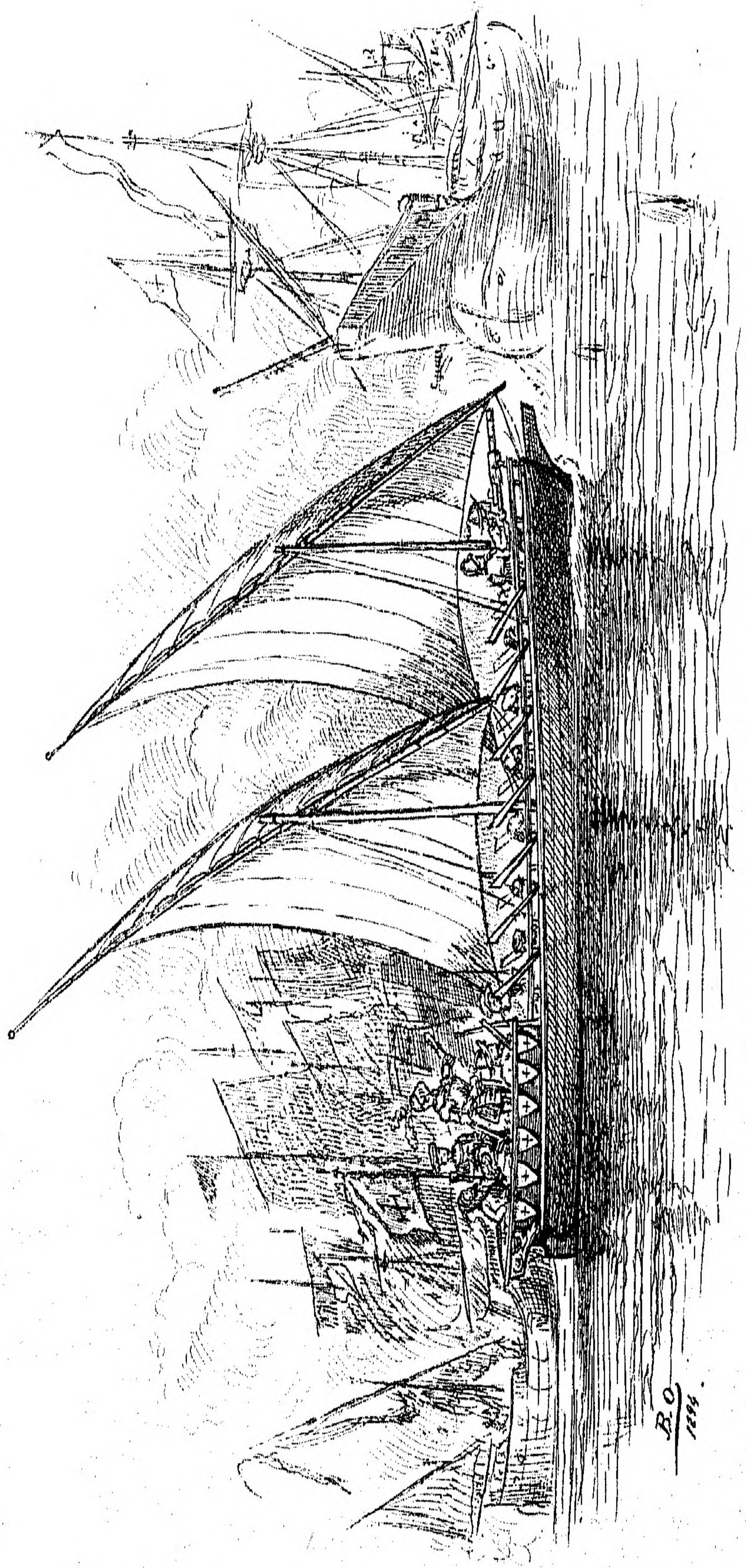
Mais tarde havia de figurar na armada o *Monte de oiro;* então navegava-se buscando o modo de adquiri-lo.

De larga aplicação e utilidade eram os pinhais e matas do reino, e o pinho de Alcácer alcançara fama bem cabida. Será, diz Fernão Diniz, um pinheiro de Leiria hasteando o pendão da cruz que resistirá ao esfôrço da procela, quando Bartolomeu Dias dobrar o cabo das Tormentas.

Em mares onde fôsse freqüente haver mau tempo tornava-se pesada e perigosa a manobra dos latinos, não obstante as vergas arrearem, e modificar-se o velame envergando nos mastros velas triangulares, ou às vezes içando pano redondo, como parece que faziam os barcos genoveses. A-pesar-de serem navios pròpriamente de vela, em calma armavam remos, como ainda fazem as escunas e caíques. O batel a reboque pela popa e a boça a todo o comprimento facilitava a capa rigorosa e só por excepção tentavam a corrida. Algumas indicações dos trabalhos de Paris vem confirmar esta manobra.

Notáveis são as viagens das antigas caravelas; mas ao louvar os seus audazes tripulantes não esqueçamos que ainda hoje os caíques do Algarve, os quais tanto com elas se parecem, as repetiram, já indo ao Brasil levar a nova da retirada dos franceses, já empreendendo magníficas derrotas até ao Pôrto Alexandre, ao sul de Angola, explorando a pescaria.

Nau. — Depois da morte de D. João II, tratou D. Manuel de concluir a expedição que já se organizava para passar à Índia, como complemento das viagens anteriores. Foi para tal escolhida a nau redonda, e Vasco da Gama para capitão.



Brigantin — 1510.

De duas naus e uma caravela se compunha a flotilha, e a *S. Gabriel*, a *S. Rafael* e a *Bérrio* vincularam os seus nomes a êste feito memorável, diamantina coroa que vinha aureolar a memória do Infante, e de que D. Manuel o *Venturoso* havia de auferir o benefício. Bem conhecidos são os detalhes da derrota, as peripécias da estada em Moçambique, em Mombaça, em Melinde, e em Calecut. À volta queimaram a *S. Rafael* num baixo a que legou o seu nome por memória, e a *Bérrio* e a *S. Gabriel* aferraram a salvo o pátrio Tejo.

Honra semelhante à nau *Argus* bem merecia a *S. Gabriel* a fulgir no firmamento.

Muitas são as fontes da história onde colher elementos para com algum rigor se descrever êsse navio. O *Livro das armadas*, o *Esmeraldo de situ orbis*, os desenhos do visconde de Juromenha, os roteiros de D. João de Castro e outros, podem ser consultados com proveito. Numa memória: *Os navios de Vasco da Gama*, já dos camaradas conhecida, eu detalhadamente estudei esta questão. Procurarei agora resumir quanto possível, e dar uma breve idea do que fôsse a nau redonda.

Imaginai o casco de uma grande caravela em que a proa fôsse alterosa e prèviamente acastelada, adornada de um curto beque recurvado, e a linha da borda em curvas caprichosas segundo os pavimentos: ou melhor ainda escolhei um dos bojudos cascos dos pontões reforçado por pródigos de madeira, acastelai a proa e pôpa dando às obras um grande amassamento, e tereis o aspecto sombrio e alteroso das nossas primitivas naus da carreira da Índia.

Do livro de Falcão e de outros mais concluïremos que a relação da bôca para o comprimento era de 3:1 e às vezes menos, sendo as primeiras naus, segundo a regra, de fraca tonelagem 100 e 120 toneladas, atingiram 890 toneladas e muito mais quando depois a nau se transformou em galeão.

Se atendermos a que a tonelagem se avaliava *sob o primeiro tilhado* e de modo pouco rigoroso, não nos enganaremos muito se as avaliarmos à moderna, duplicando a lotação que nos dizem os cronistas.

A nau portuguesa era em geral de duas cobertas. A primeira corrida de ré a vante abrigava o porão da carga, os tonéis de aguada, os paióis dos mantimentos, dos cabos, do pano, da pólvora e artifícios de fogo então em voga na marinha. A segunda constituindo à proa o pavimento do castelo, formava à ré a *tolda do capitão* cobrindo a *alcáçova dos bombeiros*, e à popa em outro pavimento avultava o *chapiteu*, que servia de alojamento ao comandante. *Agasalhados* para a gente, não havia.

Dormiam pela tolda e convés à chuva e vento, e só o mestre e o pilôto, em acanhados camarotes, gozavam o invejado privilégio de possuirem casa própria. No cadaste da pôpa de painel sobressaía o leme, e por cima um modesto varandim iniciava os jardins e varandas das orgulhosas naus dos séculos posteriores.

Armavam três mastros: o do traquete no castelo, o grande a meio, ambos inteiriços e de gávea, cruzando vergas redondas de traquetes de gávea e papafigos; e no chapiteu arvorava a mezena, e pela proa muito arrufado saía o gurupez da cevadeira. Aos cestos de gávea era o nome bem cabido, dentro dêles se ferravam os traquetes, velas então sem importância.

As velas mestras amainavam sôbre a borda, e para lhes aumentar ou diminuir a superfície cosiam às esteiras as *monetas*, onde estavam pintados letreiros piedosos, *Avè Maria, Ave Maris Stella, In hoc signo vinces*, ou só as iniciais P. N. A. M. G. P. *Pai nosso, Avè Maria, Glória Patri*, para não haver enganos no envergar das velas.

Era vélha usança em tôdas as marinhas ostentar nas velas divisas e brasões heráldicos para de longe se reconhecer a nacionalidade. As naus e galés portuguesas traziam nas principais pintada de côr vermelha a cruz de Cristo.

Gloriosa é a história destas naus, já como navegadoras, já como guerreiras entrando em todos os combates. Breve as veremos contribuir para a formação de um império ultramarino.

Com a descoberta do caminho da Índia termina o período mais brilhante da história dos descobrimentos. Agora além do amor da sciência vão entrar na lide outras ideas de domínio e de comércio, e a frota de Cabral irá inaugurar o período da conquista.

Não cabe no curto espaço de uma conferência tratar de todos os pontos que se liguem com o assunto principal. Não seria fora de propósito falar da eterna questão da prioridade dos descobrimentos, porque os franceses teimam em os atribuir aos marinheiros de Dieppe. Foi em 1669 que Villaut de Bellefond num livro *Relations des côtes d'Afrique appelées Guinée* se lembrou de vir quebrar lanças pelos seus patrícios, em menosprêzo da glória portuguesa. Gratuita foi esta asserção, e tanto bastou para Manesson, Lacroix, Corneille, Rollin e outros a repetirem. Se a alguém ainda restasse dúvida a tal respeito, bastava consultar a obra patriótica do visconde de Santarém para de todo a dissipar. Nem em tempo apropriado, quando ainda as caravelas prosseguiam no seu lidar possante, consta ter a côrte de França ou de Inglaterra protestado contra a bula de 13 de março de 1456 concedendo à ordem de Cristo a jurisdição espiritual de tôdas as terras desde o cabo Não até à Índia; nem tão pouco o tratado de Tordesilhas deixou de dar a partilha do mundo às coroas de Espanha e Portugal.

Nobres e venerandos monumentos pelo muito que significam, modestas colunas de mármore ostentando as quinas e a cruz carcomidas pelo perpassar do vento de quatro séculos, e pelo escarceu da vaga enfurecida, os padrões portugueses erguidos por tôda a costa de África, Brasil, além Ganges e nas Molucas, são como marcos miliários atestando a nossa glória intemerata.

Em março de 1500 largou do Restelo a primeira armada que em tom de guerra passou à Índia. Álvares Cabral ia de comandante, e com vária fortuna em setembro surgiu em Calecut, tendo perdido pelo temporal metade dos navios. Descobriu a terra do Brasil, firmou tratados com os rajás de Cochim e Cananor, varejou com os pelouros da sua artilharia a cidade indiana que acolhera mal os portugueses. Voltaram as naus abarrotadas de custosa especiaria, e a despeito de tormentas, naufrágios e pelejas, começou definitivamente a conquista da Índia. Logo se seguiram várias frotas ao mando de celebrados capitães, e as cidades e mares de África e Ásia viram com assombro os navios portugueses.

Em quinze anos chegara ao apogeu da glória o nosso império. Duarte Pacheco com incríveis vitórias glorificava o nome lusitano; D.

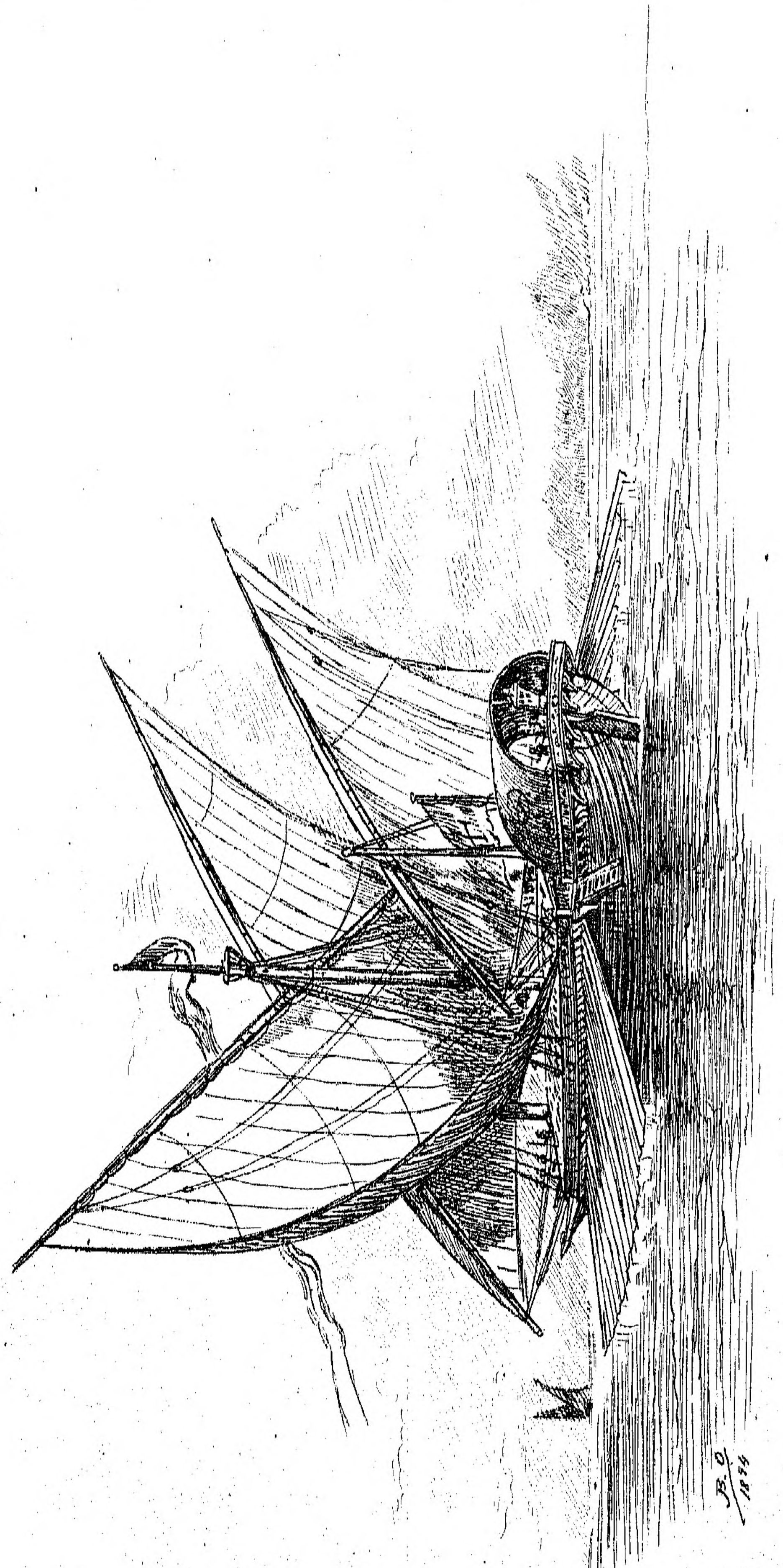
Francisco de Almeida vencendo os rumes tornava êsse nome mais temido, e Albuquerque conquistando Gôa, Malaca e Ormuz, com profundíssimas raízes deixava arraigado o nosso império, deslumbrava o oriente com o esplendor das vitórias, e a sua obra incrível e imortal realizava finalmente o plano gigantesco do ilustre Infante D. Henrique, que o seu génio colossal soubera compreender e sentir com todos os entusiasmos de uma alma privilegiada, a despeito de mil entraves e intrigas, que a sua vontade de ferro conseguiu esmagar e derruir. *Mal com os homens por amor do Rei, mal com o Rei por amor dos homens,* ainda assim tivera a inestimável ventura de ver no zenite a glória portuguesa. Um século mediara entre Ceuta, e a morte de Afonso Albuquerque, o leão do mar, que assombrara o mundo. Ceuta é o hastear das quinas na plaga africana; Ormuz o título primoroso aclamando D. Manuel senhor da Índia, da conquista, da navegação, e do comércio da Etiópia, Pérsia, Arábia, senhor do reino e senhorio de Goa, do reino e senhorio de Ormuz, do reino e senhorio de Malaca.

A Pérsia, a China, a Abissínia tinham-lhe mandado embaixadores. Perdera a Senhoria de Veneza o monopólio do comércio do oriente; circundavam a África e os mares da Índia as velas portuguesas. Lisboa era o primeiro empório do mundo e a cruz levada pelo missionário brilhava pura e radiosa a par da espada do guerreiro.

Influência da escola lusitana, talvez ainda da tradição do Infante D. Henrique, os Côrte Reais chegaram às praias do Lavrador; Colombo, Vespúcio, e Fernão de Magalhães colhiam para estranhos mais ditosos as palmas de portentosas descobertas.

Qual foi o material naval empregado nas lutas homéricas do Oriente? Em rápido resumo diremos o que foram: fustas, catures, galés, galeotas, brigantins, galeaças, taforeas, galeões, carracas, e outros navios dêsse tempo.

Fusta. — Pequena embarcação comprida e de pouca bôca, de borda direita, e a proa de beque longo armado de esporão, cruza de dez



Galé = Seculo XVI.

a vinte remos nos dois bordos, e a meio tem um mastro de latino, podendo também içar redondo.

Nas *Lendas* de Corrêa, nos *Roteiros* de Castro há várias fustas desenhadas. Têm tendal à ré, e alguns pavezes pela borda. A fusta foi muito vulgar entre mouros, e de lá parece ter-se generalizado no Mediterrâneo, e na costa oceânica da península. Muito figurou em expedições de guerra, e no oriente foi empregada pelos nossos marinheiros. Eram construídas no arsenal de Gôa, e noutras praças, e a relação do comprimento para a bôca seria de $^{1}/_{6}$, e demandavam pouca água.

Foram notáveis as fustas do Adriático pela sua solidez, e forma graciosa. As nossas sem serem de tantos primores, eram sòlidamente construídas como armas para a guerra, e sem o luxo da marinha de Veneza.

Sendo de grande comprimento e de insignificante pontal é claro não podiam ter coberta, arrumando-se a aguada debaixo da xarreta, e os mantimentos em paióis volantes à amurada. A ré e a vante tinham chapiteu e castelo parecido com o das fragatas da navegação fluvial.

Na história das fustas é célebre aquela em que Diogo Botelho Pereira veio em 1535 de Cochim a Lisboa dar a nova da fundação da fortaleza de Diu. De 22 palmos de comprido, 12 de bôca, e 6 de pontal demonstrou de quanto poder foi a energia de um pilôto hábil fazendo tão longa viagem em lenho de tão pouco valimento.

Em 1542 as fustas em que Manuel de Vasconcelos foi a Massuah espiar os rumes, também fizeram uma campanha memorável. Caçadas pelas galés dos turcos, que por vezes as tiveram quási debaixo da gorja dos esporões, por hábeis manobras em que se jogava a liberdade e a vida, à fôrça de perícia e de coragem conseguiram cumprir o seu regimento, e a despeito de uma perseguição constante sair as portas do Estreito pelo canal do Abexim, e aportar a Gôa dando nova da frota que o sultão aprestava para enviar a Diu a derribar a nossa fortaleza.

Catur. — «Navio pequeno, muito recurvado e agudo nos extremos, o qual traz uma vela de esteira.»

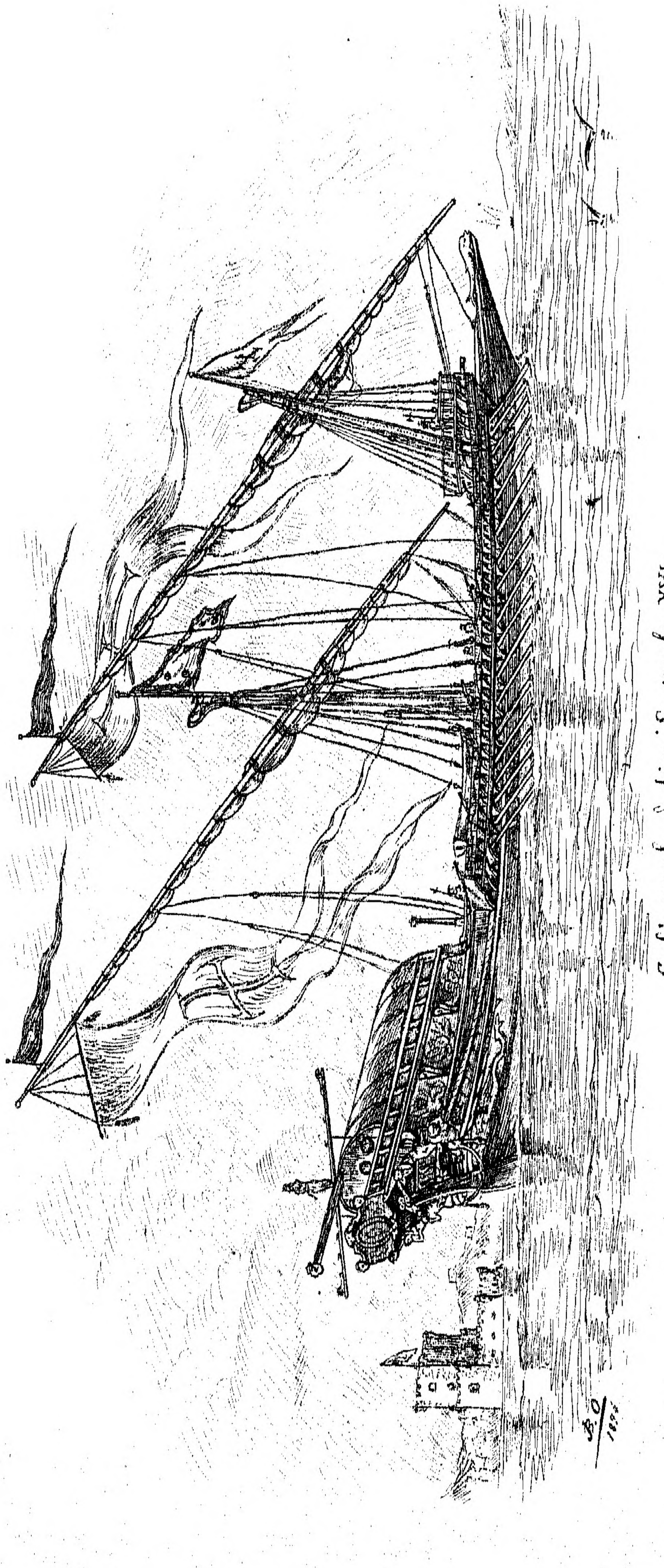
Almadia do Cathuri. — «É um barco da Índia de 80 pés de comprimento, e 6 a 7 de bôca. A pôpa é de painel. M. Witten diz: ser esta embarcação a que antigamente chamavam cathuri. Eram barcos de Calecut de 12 a 13 passos de comprido, agudos nos extremos, e navegando à vela e remo com grande velocidade. O rei de Calecut em tempo de guerra armava duzentos a trezentos dêstes navios.»

Foi esta ligeira embarcação aproveitada pelos portugueses os quais a modificaram, principalmente a vela que foi de lona em lugar de siba. Parece também lhe juntaram à proa o esporão vulgar nas fustas e galés, e isto digo por ter lido em Gaspar Corrêa, tom. III, pág. 559, quando conta da viagem de Francisco Gouveia a Ormuz em 1534, para conferenciar com o gozil, o seguinte: «mandou a todos os navios pôr as proas em terra, e artilheria tôda carregada, e prestes tôda a gente, e êle saíu dos catures, que dos *esporões* saltavam em terra».

Na célebre expedição ao Mar Vermelho em 1541, D. Estêvão da Gama deu aos catures títulos de glória, os mais subidos. Deixando em Massuah o grosso dos navios, seguiu com a fustalha para o norte, indo surgir na angra dos Agravados e ali escolheu dezasseis catures para irem a Suez queimar as galés do Turco, à vista dos mamelucos e janizaros do sultão de Alexandria, a cuja guarda estavam confiadas. Angra dos Agravados se ficou chamando à angra de que partiram, porque agravados em sua honra de cavaleiros se julgaram todos aquêles que o governador não escolhera para a jornada.

Em fins de abril entrou D. Estêvão em Suez, e os três catures de D. João de Castro, D. Cristóvão da Gama, e Tristão de Ataíde chegaram a aproar à praia, onde estavam as galés, tentando o desembarque, ao que acudiu tanta cavalaria e gente de armas que não puderam realizar o seu intento, por estar já a terra sob aviso, e ser perigo e êrro manifesto. Bem quizera o governador seguir o feito se não fôra a oposição dos capitães, e só consentiu em dar volta, depois de lhe terem assinado e jurado aos Evangelhos um público instrumento declarando «que bem se podiam tornar com tanta honra, como em chegar ali tinham ganhado, em dezasseis catures, e em verem o cabo do Estreito do mar Roxo com tamanha ofensa do Grão-Turco».

Nesta viagem tinha D. Álvaro de Castro recebido em Toro as



Galé real do fim do seculo XVI.

honras de cavaleiro. Áureos tempos eram estes de glória; a tão longe chegara o braço e o esplendor da cavalaria.

Em 1543 sofria a praça de Diu o segundo cêrco das fôrças de Cambaia e do Sultão. Coje Çofar, Rumecão e outros soldados aguerridos, a quem não faltava valor e disciplina, e o auxílio de venezianos e eslavos práticos na milícia, tinham quási arrazados os muros da fortaleza, e tão áspero era o assédio, e tão espantosos os assaltos a que podíamos opor fraco presídio, que já o mouro convidava os príncipes da Índia para assistirem ao último assalto e à vitória, e mandava edificar nova cidade de custosa fábrica, para celebrar as honras do triunfo. Defendia valorosamente D. João de Mascarenhas tão pesado cêrco, porém como via a guerra contingente, e os defensores já raros, doentes e abatidos, mandou a Gôa ao governador com solícitas razões a implorar socorro.

O vigário João Coelho foi num catur a despeito do inverno que já rugia embravecido, e D. João de Castro com todo o poder do estado, não tardou a libertar a praça e a lavar no sangue de inimigos a afronta recebida.

Galé. — A segunda metade do século XVI, e princípio do XVII foi o período brilhante das galés. Navios longos, mais de remos do que de vela formaram a marinha pròpriamente de guerra, e no Mediterrâneo feriram os combates que lhe deram importância. Dividiam-se em *galés sútis e galés grossas,* diferindo na relação do comprimento para a bôca e tonelagem. Nas *sútis* tinham as de Génova proximamente $^{1}/_{9}$, e as *grossas* $^{1}/_{8}$, segundo leio num contrato de 1454 entre Benedetto Pirio, e Ampegino de Staghieno, e apresentado por de Albertis no seu estudo *Arte de navigatione al tempo di Colombo.*

Necessitavam de grande número de remadores, e ainda a nossos dias chegou o eco das misérias da chusma das galés, quando para armar muitos barcos tiveram de acorrentar ao banco prisioneiros e cativos. Degradar para as galés foi pena dos códigos de justiça. Ainda vimos presos acorrentados cumprindo trabalhos públicos, todos lhe chamavam galés, e a galé já não existia há muito tempo. Galé também significou prisão. O páteo da Galé no Arsenal era o presídio daqueles desgraçados, triste nome que recordava as misérias da chusma dos remeiros.

Pelas tábuas do *Roteiro de Gôa a Diu* de D. João de Castro, e das *de alguns lugares da costa da Índia* existentes na biblioteca da Universidade, e que parecem do mesmo autor, pelos desenhos das *Lendas* de Corrêa podemos fazer juízo do que fôssem as nossas galés no oriente. Não têm os primores das galés de André Doria e Barbarigo, são armas para a guerra e como tais rijamente construídas. A galé na Índia era de vinte e cinco a trinta remos por banda com três homens a cada um.

Armadas tôdas de esporão ao extremo do longo e afilado beque, o tendal de ré onde vai a signa do capitão é sempre adornado de vistoso toldo pintado com a cruz de Cristo, ou com a esfera armilar de D. Manuel. As côres predominantes são a verde, vermelha e amarela, que também abundam nos pendões e galhardetes.

A *sútil* tem a meio um só mastro latino, e às vezes à proa um pequeno mastro com vela de pendão. As *grossas* são de três mastros latinos, mas as mais vulgares têm o de proa quási na roda, de pouca guinda e com vela de pendão. Em combate o pano ferrava, e as vergas iam aos *palanques*, isto é, arreavam a ficar horizontais. Nas velas trazem pintadas as insígnias da ordem a que pertencem.

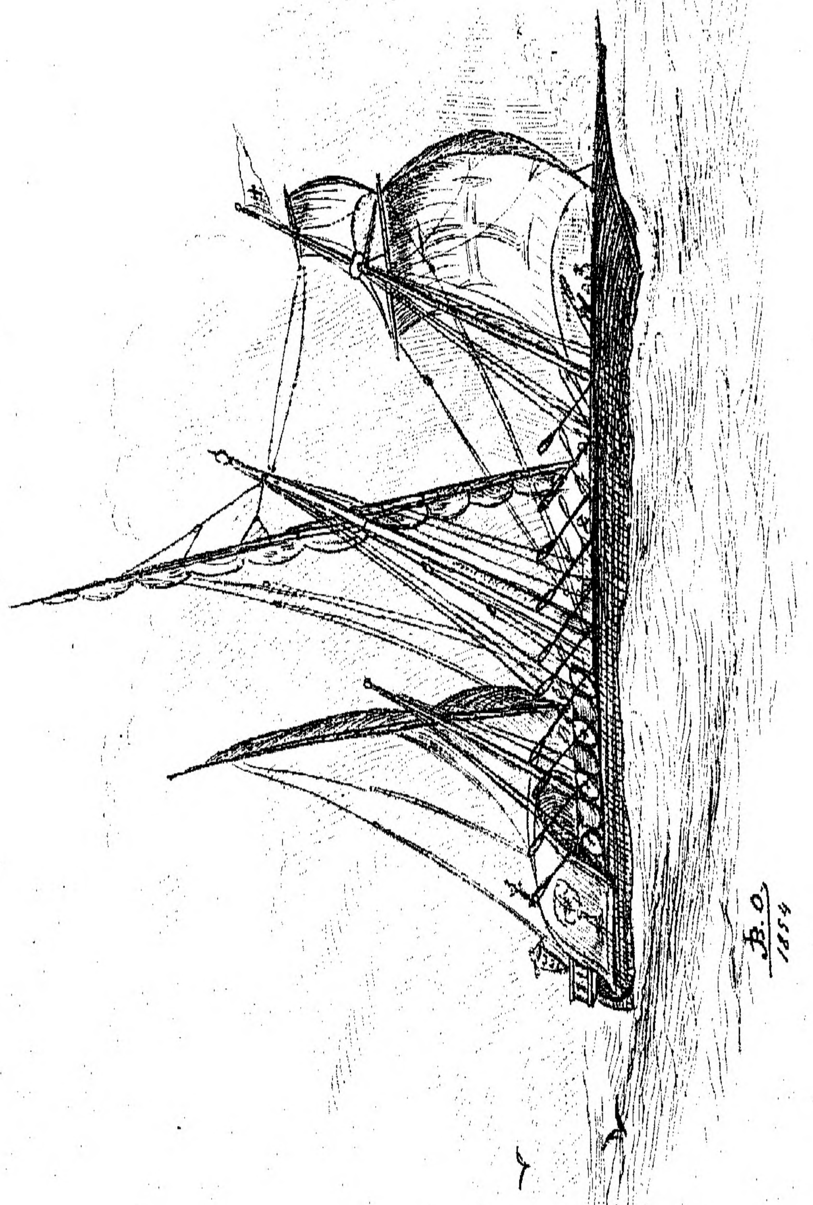
As nossas *galés bastardas* partilhavam do aparelho redondo e do latino. Creio que mais pròpriamente assim se chamaria a que largava à proa um traquete de gávea por cima do redondo ferrando na gávea como na *caravela redonda* cuja armação do mastro era semelhante.

Há um magnífico desenho de uma *galé bastarda* apavezada no já citado mapa de Coimbra.

Acêrca da galé Aubin diz o seguinte: «é um navio de pequena tonelagem e que navega à vela e remo. Tem em geral 20 a 25 toezas de comprimento, 3 de bôca, e 1 de pontal. Têm dois mastros e duas velas latinas. É artilhado com cinco peças a saber: duas bastardas, duas de pouco calibre, e uma de caça, que atira por cima do esporão com bala de 33 a 34 libras. Pode arrear os mastros. As galés navegam quási sempre terra a terra. Têm de vinte e cinco a trinta bancos, a cada um dos quais cinco a seis remeiros.

«Dividem-se em *sútis* ou ligeiras, e *bastardas* ou comuns.

«À medida de que em Provença se servem para construir galés se chama *gouées*, cada uma de 3 palmos, cada um de 9 polegadas.



Galé bastarda — 1540.

«A galé é de 68 *gouées* de comprimento, ou 22 toezas, bôca 3 toezas e 1^{t},5 de pontal.

«Nas guerras da Holanda e Espanha usaram-se galés que podiam levar cem homens.

«A galé *sútil* tem a popa estreita e aguda, e é construída à antiga; a *bastarda* muito usada em França, tem a popa de painel.

Galé real é a principal do reino, onde vai o estandarte do rei.»

Galiota. — Pouco diferia da galé. Era de mais modestas dimensões, nunca excedia a vinte remos por banda, e todos para um só remeiro. Ligeiríssima vogando a remos, podia auxiliar a marcha usando um ou dois mastros latinos. Foi da predilecção dos piratas berberescos.

Ainda neste século os *chavecos* argelinos e as *escapadias* de mouros davam idea do que fôra no Mediterrâneo a marinha de remos e latinos.

Brigantim. — Figura um na batalha naval dos rumes, comandado por João da Nova. Destinado a levar ordens aos navios, bem demonstra ser ligeiro. Era uma espécie de pequeno aviso de esquadra de fraca tonelagem, armando dois mastros latinos e vogando ao impulso de sete a oito remos a cada bordo. Muito parecido com a galé, $^1/_6$ parece ter sido a relação entre as duas principais dimensões.

Galeaça. — «Navio que navega à vela e remos. Arma três mastros latinos, os quais não podem arrear como na galé. A galeaça é o maior de todos os navios de remo. Tem trinta e dois bancos com seis a sete forçados a cada remo. Tem à proa três baterias, na de baixo duas peças de 35 libras de bala, a segunda duas peças de 24, e a terceira duas de 10. Na pôpa tem duas baterias de três peças por banda, e cada peça de 18. Estes navios igualam os maiores que andam no mar, e podem trazer mil e duzentos homens, e bem lhe podemos chamar verdadeiras fortalezas. É dêles que depende a sorte das batalhas, e por isso as de Veneza eram comandadas por fidalgos, que juravam não fugir de vinte e cinco galés inimigas. Emquanto uma peça atira vai a outra à bateria, para o que há muitas rodas, e cadernais aliviando o trabalho aos tripulantes».

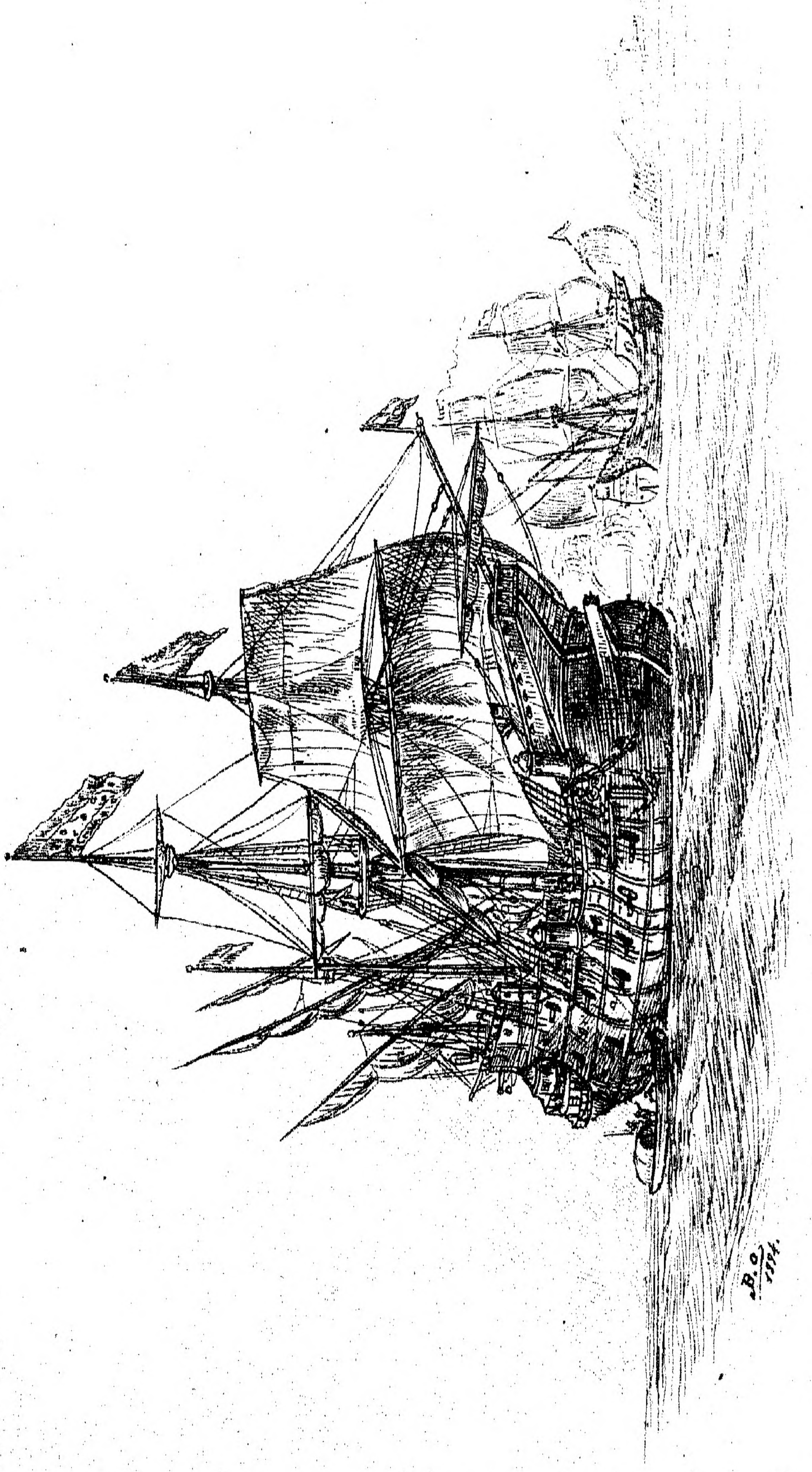
Taforêa.— É êste o nome da nau destinada ao transporte de cavalos. Aparelhada como as naus redondas, talvez fôsse de mais chão de caverna, e de divisões internas diferentes para a arrumação do gado que transportava. É vulgar durante as guerras das praças de África mauritana, e até me consta de uma ter porta pela pôpa de onde armava uma ponte de 30 braças para terra, pela qual saíam vinte cavaleiros de ponto em branco prontos a quebrar lanças contra os infiéis. Pelo que se vê não é um mito a cavalaria de marinha, e parece que prestava bom serviço.

A mais notável expedição a que as vejo destinadas, é a projectada pelo grande Afonso de Albuquerque. Os *Comentários*, parte IV, capítulo VII dizem: «determinava levar quatrocentos cavalos em *taforêas* e desembarcar no pôrto de Liumbo, e correr à casa de Meca, e roubar todos os tesouros que havia nela, que eram muitos, e o corpo do seu mau profeta, e com êle se resgatar a Santa Casa de Jerusalém, emprêsa que se podia fazer a salvo, porque quando no Cairo se soubesse da entrada em Midina, já a nossa gente era tornada a Liumbo e embarcada».

Galeão. — Quando a nau cresceu de tonelagem para trazer ao reino grande carga; quando a tática naval requereu aumentar o número de peças em bateria no costado, foi por essa época que apareceu o galeão. Era quási sempre de duas cobertas, e armado à proa de esporão diferente do da galé, porque saía à altura do convés, mais saliente de que o beque, o qual era o prolongamento do castelo. Variava o galeão desde os 100 tonéis como o *Piedade* até aos 1.000, como foi o *S. João Baptista o Botafogo*.

Os de menor tonelagem aparelhavam como as naus, os maiores traziam quatro mastros, os dois de vante redondos, e os de ré latinos.

Tendo crescido a mastreação não havia antenas que dessem os mastros inteiriços; assim apareceram os mastaréus de gávea e de joanete,



Galeão — 1560.

passaram os traquetes de gávea a ser gáveas, e pano de reger, e já em alguns se vê verga de joanete, principalmente no mastro grande.

O mastro da mezena tinha *gaf-top* de verga. Era uma vela latina parecida com a que no mastro se enfunava. A contra mezena ia caçar ao botoló. À proa havia gurupez e cevadeira.

Galeão foi nome genérico dos navios que os espanhóis mandavam as Índias ocidentais, sendo notável entre todos o galeão de Acapulco pelas riquíssimas cargas que trazia. Em Portugal também assim se chamou à grande nau da carreira da Índia, mas mais pròpriamente designava a nau grossa fortemente artilhada e construída para a guerra.

Já em 1531 encontramos o *S. Mateus* de vinte e duas peças, como capitania da frota de Nuno da Cunha, bombardeando Diu, depois muitos outros na jornada de Tunis, na armada de D. Álvaro, e doze dos maiores, de que era capitânia *S. Diniz*, com que a 17 de outubro de 1546 D. João de Castro largou de Gôa em socorro a Diu. Na Invencível Armada ainda figuraram os galeões portugueses, e o *S. Martinho*, e o *S. Mateus* eram dos melhores que andavam sôbre as ondas. Resto de tamanho poder só salvámos o *S. Tiago* do comando de D. Manuel de Menezes, o melhor oficial de marinha dêsse tempo.

Carraca. — Encontro esta palavra na carta da Vila do Infante de 19 de setembro de 1460, dizendo: «que ao cabo de Sagres vinham e vêm muitas *carracas* e outros navios pousar por não acharem tempo de viagem» o que me leva a crer, se referia a navios de comércio, que por não poderem com a nortada montar o cabo de S. Vicente, fundeavam na baía à espera de abonançar o vento.

Num livro de 1792 leio o seguinte acêrca da carraca: «É o nome dado pelos portugueses às naus que mandam ao Brasil, e Índias orientais. São os maiores navios redondos, com muito amassamento nas obras mortas, e alguns de sete e oito pavimentos podendo levar até dois mil homens. Agora já quási ninguém as usa, mas tempos houve em que serviram para a guerra, e para a carga.

«Fizeram-se carracas de 2:000 tonéis, isto é, de 4.000.000 de libras. Os cavaleiros de Rodes também as tiveram na sua marinha. Têm os portugueses por costume nas carracas que voltam da Índia queimar a lancha em Santa Helena, para que a equipagem perca a esperança de abandonar o navio em caso de mau tempo».

A carraca era de pouco pontal, e de balanço perigoso, fácil de se virar, como aconteceu a uma na Aguada, que foi para o fundo ao largar pano. Não pensaram nas leis da estabilidade, e tendo arrumado por cima a carga de mais pêso, como conseqüência natural virou os mastros para o fundo.

Sendo considerável o serviço que da marinha se requeria, na vastíssima área por onde se desenvolvia o comércio e o domínio português, de grande poder de barcos carecíamos para satisfazer cabalmente a variadíssimas comissões. Assim não deve causar surprêsa a facilidade com que se aclimavam os nossos marinheiros e soldados a utilizar as embarcações indígenas. A razão principal era a necessidade, por serem poucas as naus do reino, e as galés da marinha militar.

Um alteroso *junco* auxiliou Albuquerque na tomada da ponte de Malaca, num outro aportaram António da Mota, Peixoto, e Zeimoto ao Japão. Os *gelves* e *terradas* do mar Roxo e Sino Pérsico pelejam nas guerras contra Ormuz. Os *patamarins* do Industão, os *paraós* do Malabar também serviram a altos feitos, e até à modesta *galveta* de Baçaim deu António Moniz carta de nobreza.

Os navios do fim do século XV e XVI dizem os cronistas: «eram de péssimo govêrno, lentos e pesados na manobra, quási semi-cilindros por baixo, de excessivo balancear, e de pouca segurança». Com o correr do tempo, e à custa da experiência própria, pouco a pouco se foram modificando; porém, como é natural, não chegaram a ser perfeitos. A nossa história marítima está cheia de narrativas de naufrágios. São êles devidos pela maior parte ao emprêgo de navios vélhos em viagens longas, à cobiça de ganhar fazendo as embarcações mais baratas e peor seguras, e ao abuso da sobrecarga como querendo numa só campanha auferir lucros abundantes, correndo o risco de perda completa. Foi o que aconteceu; e é vulgar ler, terem os capitães de arrasar o castelo, picar os mastros, alijar a carga para resistir à tempestade. Ao findar o século XVI rara era a nau da Índia que podia com mais de duas viagens, emquanto as antigas tinham feito dez e doze. Para obviar a tanto mal, em 1570 determinou D. Sebastião que as naus da carreira da Ásia não fôssem superiores a 450 toneladas, mas sofismaram o regimento, e não podendo aumentar a capacidade do porão, cresceram o número dos pavimentos.

Por isso quando apareceram na Índia os holandeses e inglêses a disputar o nosso império, os nossos galeões estavam atrazados quási um século em construção, tática naval e aparelho. Se tinham servido para combater os do seu tempo, os patamarins e naus dos malabares, agora era justo que fôssem adormecer à sombra dos muros das fortalezas, e serem substituídos por novas construções.

O patacho inglês, maravilha do tempo porque andava de bolina, foi um dos nossos inimigos poderosos.

Era, porém, ainda rijo o pulso dos soldados portugueses, e em porfiados combates haviam de lutar e salvar para a pátria, larga partilha do imenso património, que para ela tinha conquistado o esfôrço dos nossos marinheiros.

Tais foram os meios materiais com que empreendemos e levámos a cabo a epopeia mais ilustre, que se tem escrito nos modernos tempos. Uma nação pobre e esquecida nas ribas do mar ocidental, à fôrça de valor, patriotismo, e persistência ascendeu a um dos primeiros lugares entre as nações do mundo, e com a sua obra portentosa a bem da civilização e da ciência torna-se conhecida e celebrada.

Se com o decorrer dos anos, alquebradas e apodrecidas foram desaparecendo as naus com que tínhamos descoberto o mundo; se os naufrágios, os corsários, e os rivais foram abalando a nossa influência entre os povos mais remotos; se os proventos do comércio passaram a mãos de nações mais reflectidas; se da gigantesca obra de outras eras só resta, como dizem, a memória e o eco das façanhas assombrosas; injusto é de-certo quem desprezar as honradas tradições que nos legaram aqueles heróicos paladinos; quem assoberbado pelas lutas do presente não vir no que resta dêsse passado inimitável, um raio de esperança animando um futuro mais feliz.

Ao recordar a marinha portuguesa do século XVI, a par com a saüdade daqueles velhos tempos em que adquiriu tamanho esplendor, retempera-se o espírito para a luta, acredita-se que Portugal ainda voltará a ser rico e poderoso.

Vamos dizer algumas palavras acêrca do armamento dos navios e dos tripulantes. Na tomada de Ceuta os navios serviram apenas como meio de transporte. O armamento dos soldados era insuficiente, abundando ainda o *loregão* e o *camizote,* que começava a ser substituído pelo *jaque* dos archeiros inglêses. O *bacinete de camal* e a *barbuda* do reinado de D. Fernando apareciam, bem como o *capuz de mangas* e a *almofreixa.* O capuz de voltas, espécie de turbante, era o predilecto da pionagem, e o *chapéu de armas,* ou *chapéu de ferro* só algum fidalgo o possuía. Diz Azurara: que junto com o *camal* e o *arnez,* era o *chapéu de ferro* o armamento defensivo do Infante D. Henrique durante o ataque da cidade. O *chapéu de ferro* era imitação do chapéu braguês, com a aba derrubada, e alguns tinham conchas de ferro para defesa das orelhas, e um vergalhão recurvado para o rosto.

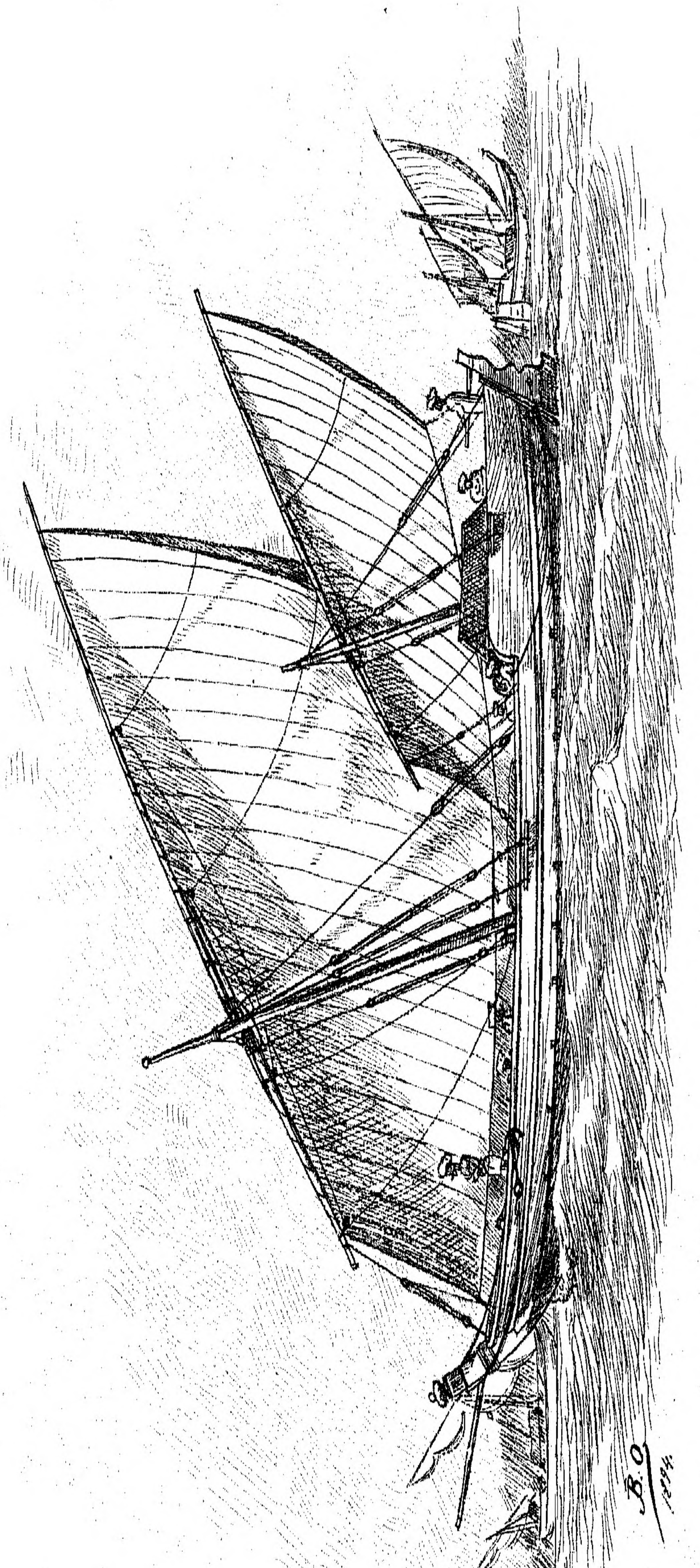
Sôbre a armadura vestiam os cavaleiros as *jorneas* ou *sobrecotas* de sêda com seus brasões bordados, e de burel branco com a cruz da ordem, os freires militares. Existe em Guimarães uma *jornea* que foi do mestre de Aviz, e de *sôbre-cota* está vestida a estátua do Infante no portal da igreja de Belém.

Na Batalha há um *elmo de postigo* que foi de D. João I. É de torneio ou de assedio, de descansar nos ombros resguardando o capacete, tais são as suas avantajadas proporções.

O pique, o chuço, os variados ferros de lavoura, a funda, a bésta de polé, a frecha arremessada pelo comprido arco dos archeiros, tal era o armamento principal da soldadesca. A espada era privilégio dos nobres cavaleiros.

Azurara, na *Conquista de Ceuta,* fala no bèstão, espécie de *balista* para o ataque das muralhas. O pavez e o escudo entrava no armamento defensivo.

É notável a influência inglêsa no armamento português, o que não deve admirar. Os inglêses vieram como aliados de D. Fernando to-



Nau do Industão.

mar parte nas guerras com Castela, e deixaram de si larga memória. João de Ghaunt também os trouxe, e o seu armamento foi adoptado pelos bèsteiros.

No século XVI é mais sensível a influência dos mestres armeiros alemães, mas em Portugal não se vulgarizou muito a armadura completa, talvez devido à excessiva temperatura das regiões onde íamos combater, e ao alto preço que custava. Aí por 1530 usa-se a *celada de ferro* italiana, de que dá idea o chapéu, *sueste,* do nosso marinheiro. Depois adaptaram-lhe o *barbote* e *gorjal,* completando a ligação do capacete e do arnez. D. João II armou com *brigantinas* a sua guarda, e esta cota de armas é uma série de escamas de ferro assentes sôbre um fôrro acolchoado, ficando para fora os botões dos parafusos. É o *laudel* de que falam os cronistas.

Ouçamos Gaspar Corrêa quando nos descreve o formoso grupo de cavaleiros que vão com D. Estêvão à emprêsa de Suez: «O governador se armou em uma coira de lâminas postas em brocado de pêso, e na cinta uma rica espada, e na cabeça uma celada coberta de veludo cremesim guarnecida de oiro, e de um lavor de esmalte, e em cima uma rosa com muita argentaria de oiro, e na testa uma rica medalha com um formoso rubi e diamantes derredor de muito preço, com uma pena branca com argentaria, com o que em tudo ficou gentil armado. A gente ia armada com tanta riqueza e louçainha que era tôda a frol da Índia».

Depois que se aperfeiçoaram as armas de fogo, decaíu ràpidamente a armadura. Aumentando a velocidade do projéctil, foi subindo a resistência e o pêso do arnez, a ponto de ser impossível ao soldado combater. Almeida levou à Ásia os espingardeiros e alterou a táctica dos combates. No comêço da conquista o valor pessoal, e o vigor do braço desempenhou o papel mais decisivo nas batalhas. O general, além de táctico, tinha de combater, para merecer créditos de soldado. Tão aferrado era êste sentir entre os portugueses, que o próprio Albuquerque, Castro e outros célebres capitães não se limitam a mandar e a animar os esquadrões. De espada em punho distribuindo valentes cutiladas, os vemos em recontros porfiados, e os soldados seguindo-lhe o exemplo e as bandeiras, abrirem as portas à vitória.

A respeito de espingardeiros achei nas *Lendas* uma notícia interessante. Em 1536, nos combates em redor de Gôa, os soldados de D. João Pereira «tiravam dextramente porque levavam as cargas das espingardas em canudinhos, pólvora e pelouro que tudo carregavam».

Nos combates navais preferimos sempre a abordagem ao tiroteio. É que o ânimo do povo meridional, prestando-se aos entusiasmos e riscos do combate corpo a corpo, não tem em alto grau a fleugma de esperar a morte friamente, aguardando o pelouro que de longe o deve derribar. Nas lutas de Surrate com os patachos e naus dos inglêses mais frizante se tornou esta feição.

Dizem ser Gil Eanes o primeiro que levou a bordo artilharia. Alguns *trons e engenhos* que de pouco serviriam. Depois vulgarizou-se o seu emprêgo. D. João II mandou guarnecer as caravelas com tiros grossos, e em Setúbal experimentou os tiros razantes para a defesa do pôrto.

Fôra o *morteiro* o primitivo invento, impróprio para bordo; seguiu-se a *bombarda* em reparo fixo, depois em reparo móvel, e quando apareceu a peça de munhões, podendo apontar em todos os sentidos, resolveu-se um dos grandes problemas da balística. Todos de carregar com *camaras* pela culatra, os nossos primeiros *tiros* foram comprados a inglêses ou alemães. Fabricaram-se mais tarde, de vários sistemas, nos arsenais e fundições do reino, empregando ora o ferro, ora o bronze, para as peças de marinha.

Os navios de remo traziam artilharia à proa, e os de vela no costado. Daqui a diferença no modo de combater, as enormes modificações da galé ao galeão. As peças reforçadas, meios canhões, esferas, columbrinas guarneciam as amuradas, armando os castelos os berços, águias, sacres e falcões. Os falconetes, bombardas, passa-volantes e pedreiros eram o armamento mais vulgar. Atiravam bala de ferro ou chumbo, e as roqueiras pelouro de pedra.

Augusto Demmin diz: «Serpentinas, columbrinas, meias columbrinas, falcões, falconetes, passa-volantes, basiliscos, espirais, bombardas são nomes mais ou menos vagos, pelos quais se designam as mesmas espécies de canhões em localidades diferentes».

Em 1440 Hartmann de Nuremberg inventou a *scala librorum*, para avaliação dos calibres. Quási passado um século Jorge Lofler, fundidor de Carlos V, fêz adoptar os calibres 6, 12, 24, 40. A 1536 referem os autores o emprêgo das granadas explosivas; pouco depois já encontramos as panelas de pólvora na defesa das praças de além mar.

Muitíssimo haveria a dizer da peça de carregar pela bôca e seu emprêgo, bem assim das armas de fogo portáteis, mas ficaremos por aqui com êste leve esbôço, porque a ser desenvolvido requeria só um livro especial.

O que foi feito de tantos armamentos? Nem nos arsenais nem nos museus se encastela um trofeu guerreiro recordando memórias dos áureos tempos da marinha. Nem uma armadura cinzelada, nem uma espada, uma bandeira se conservou como relíquia preciosa. Onde estão os restos da armaria do paço manuelino, de que os estranjeiros nos contam maravilhas? Tudo se perdeu com a independência; trocaram-se os ideais de glória pelos lucros que podiam valer as colecções. Passaram a mãos de estranhos, que as veneram como próprias, sem já lhes lembrarem as feridas abertas pelos portugueses.

Alguma coisa poderia dizer acêrca da defesa dos navios, *barcas bandadas, pavezes, arrombadas*, fôrro de coiro nos costados, mas não chega o tempo para tanto. No combate em terra também poderíamos afirmar o ímpeto do desembarque, o valor na investida, e até as incríveis crueldades que assinalavam a guerra nesse tempo. Após a confissão geral para perdoar os crimes, seguiam-se os horrores da escala franca, estímulo que levava muitos soldados ao combate. E não se imagine ir neste contraste qualquer censura. Eram as ideas do tempo, e como tais havemos de avaliar aqueles factos. O matar e roubar mouros e gentios era obra meritória. Depois é que se inventaram as frases filantrópicas, para algumas nações fazerem o mesmo que fizemos, mas à sombra de bandeira diferente.

A fortaleza, a igreja, a feitoria representam o nosso sistema colonial. Ganhava o soldado o terreno com a espada, depois o missionário iria civilizar o povo com a cruz. Seguia-se o mercador estabelecendo a ligação de interêsse. Civilizávamos trazendo ao nosso grémio os gentios convertidos.

Hoje para os conquistadores o sistema é bem diverso. Primeiro o missionário, depois o traficante ou o mineiro, por fim o soldado para guardar e encorporar no grande império a nova colónia, que a astúcia, o tempo e o dinheiro conseguiram.

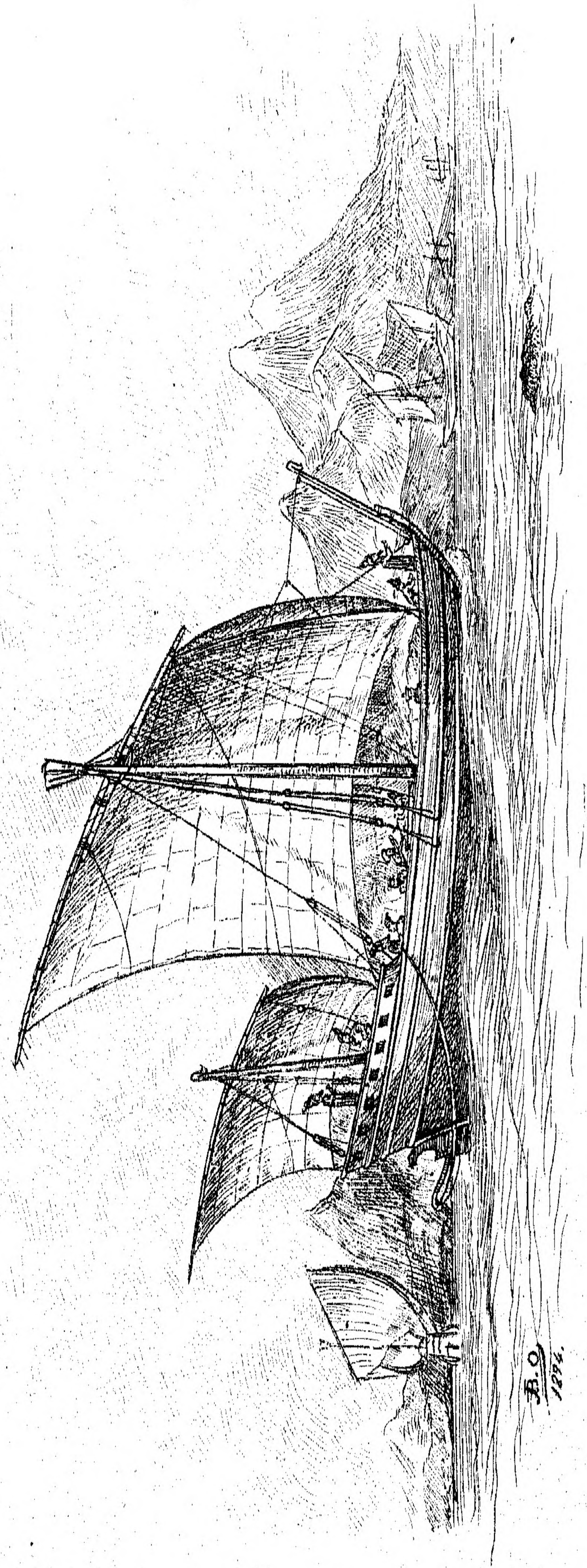
Dizem que combatíamos vestidos de ferro contra povos indefesos. Acaso os zulos, maoris, índios, árabes e daomeanos possuïrão o terrível material de guerra, com que hoje são aniqüilados pelos civilizados europeus?

Terrível é sempre a guerra, e na Índia foi sempre de extermínio.

Lutámos e vencemos corajosamente, e até contra armas superiores.

Quando Soleimão nos quis expulsar do Oriente, vejamos de que poder nós fomos vencedores.

«A armada tôda junta foram quinze galés bastardas, que tôdas atiravam por proa um basalisco e duas peças grossas, e por pôpa dois meios camelos, e por cada banda quatro roqueiras de ferro, de câmara, e nas coxias três falcões em piões. Eram mais quarenta galés reais; as nove sotis, que tôdas atiravam por proa três camelos e roqueiras por pôpa e falcões; tôdas estas galés de vinte e cinco bancos, que do mastro à pôpa remavam com três remos, e de avante remavam dois por banco; tôda a artilharia grossa atirava com pelouros de ferro coado, que tôda era de metal, e as roqueiras de ferro tiravam pelouros de pedra. Eram mais seis galeotas, que atiravam por proa falcões e roqueiras, pouca artilharia, porque eram muito sotis, que se fizeram em Moca. Eram mais os cinco galeões, de quatro mastros cada um; mezena e contramezena e três gáveas, cada um com quatro tiros grossos por banda, e por cima vinte falcões que atiravam pedra; navios perigosos de navegar, porque eram de pouco fundo e sem quilha. E as cinco albetoças, de três mastros e gáveas, atiravam por proa e pelas bandas quatro peças grossas e seis falcões pedreiros; e as fustas de Cambaia com roqueiras por proa e seis berços pelas bandas, e os dois bargantis de quinze bancos, muito sotis, cada um com quatro falcões. Nas seis naus dos mantimentos iam



Gelve do Mar Vermelho.

carregadas ao lastro muita desta artilharia, e nas galés bastardas abatidos os basaliscos. Assim que tôda a armada foram oitenta e cinco velas em que passavam quatrocentas peças grossas; e nesta armada seis mil homens de guerra; e passante de dez mil remeiros e marinheiros que todos pelejariam quando cumprisse. Os soldados armados de laudeis de lâminas e saias de malha, espadas compridas e largas, traçados, cofos, machadinhas, massas de ferro, zagunchos compridos, e todos archeiros de arcos troquiscos, de que são grandes atiradores; e muitos de arcabuzes e espingardões, de que eram mal destros no atirar, que em quanto atirassem um tiro o nosso espingardeiro atiraria dois ou três. Os bombardeiros mui sabidos no atirar e mestres em artifício de fogo; os soldados turcos de panos vermelhos, carapuções vermelhos de guedelha e plumas de côres, calções de panos de côres, e sapatos, meias, calças, ceroulas, saios, biscainhos curtos com mangas até ao cotovelo. Havia mil e quinhentos cristãos entre os remeiros, de muitas nações, cativos por levante e poente, e muito tempo cativos. Vinha um capitão de dez galés, veneziano, chamado myce Francisco, que vencia ordenado do turco de sua vontade, porque era um grande homem da guerra de galés; trazia em sua companhia oitocentos cristãos de diversas nações, que ganhavam sôldo com êle. Havia na armada um almirante em uma galé bastarda, que no tendal trazia uma grande bandeira turca de tafetá vermelho e tôdas as galés bastardas traziam estas bandeiras, senão a do almirante andava uma braça mais alta. Os mareantes mal destros em virar a vela em que se detinham meia hora; os tendais das galés lavrados de macenaria e marchetos e forrados por dentro de panos pintados e os tendais em peças levadiças, mui destros de tirar e tornar a armar; velas louçãs quarteadas de panos de côres. Era homem de sessenta anos muito bem disposto e muito mal assombrado e surdo. Tôdas estas miudezas soube de um cristão remeiro, que ficou em Diu fugido das galés, e depois que a fortaleza esteve em paz se tornou para a fortaleza».

Lançam-nos em rosto a miséria e indisciplina dos soldados. Atendendo de perto, mais são para admirar os grandes feitos. Sem soldo, roto, mal armado, tendo por perspectiva o hospital, ou a esmola à portaria do convento quando ficava mal ferido ou aleijado, o soldado do tempo da conquista raro recebia o magro pré, que o não tivesse ganho com o sangue. Se lembram alguns exemplos de revolta sobram de mais os de heroísmo.

Para definir o carácter português no século XVI basta a resposta de Almeida ao saber da morte do filho querido. Ao capitão que lhe traz a nova da derrota de Chaul, ordena que salve a fortaleza que é de el-rei, e não do pai do morto, e na vingança da morte do filho parece querer beber o sangue do oriente.

D. João de Castro oferece igual exemplo. Perde o filho D. Fernando abrasado no baluarte da mina, e ao saber da morte nem o rosto se contrai, nem as lágrimas correm apressadas, e piedoso dá graças ao Altíssimo, porque ainda está por el-rei a fortaleza.

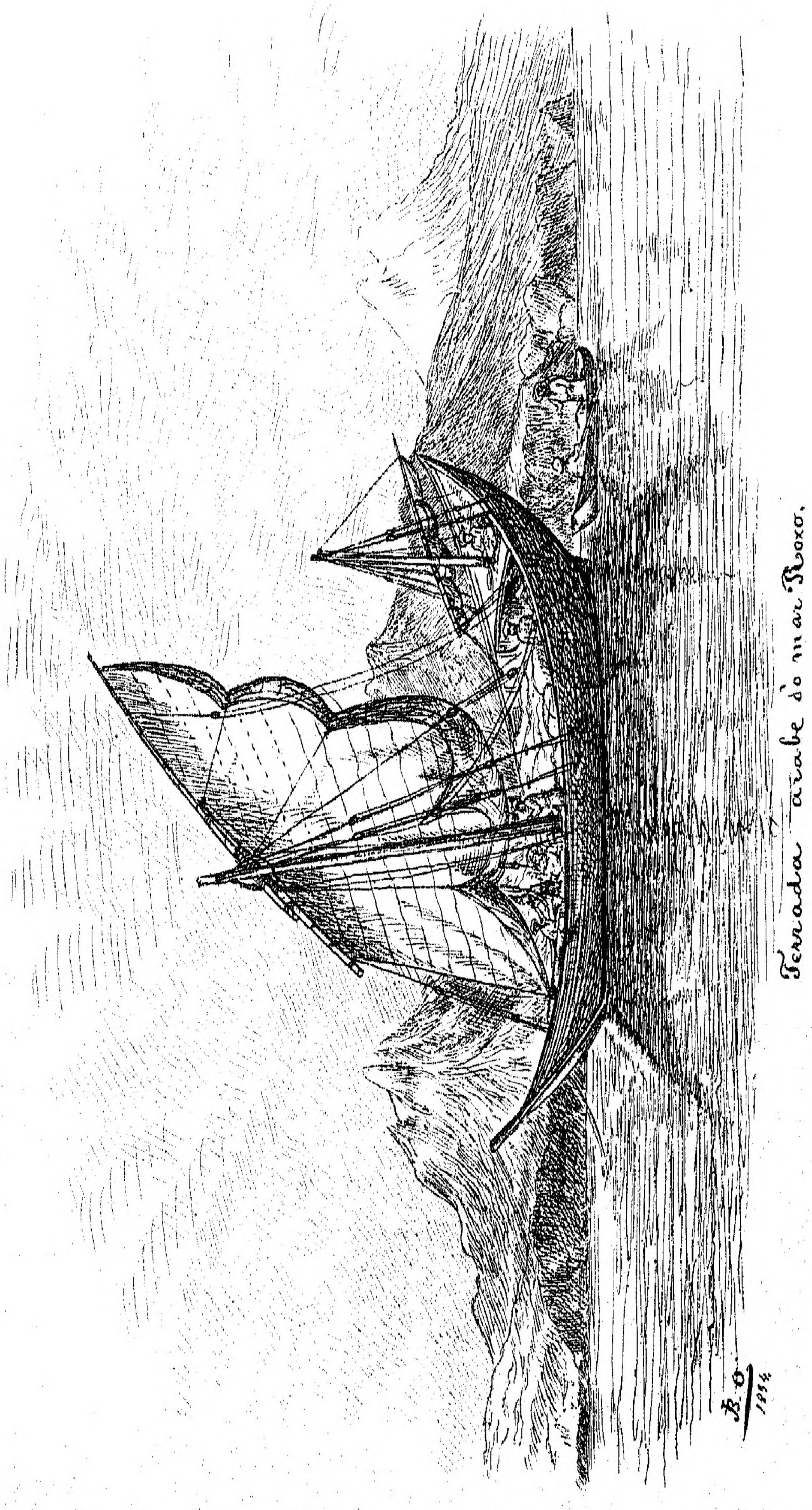
Quais foram para Portugal as vantagens dos descobrimentos e conquistas?

Alexandre Herculano, o grande pensador, no seu opúsculo *Cogitações soltas de um homem obscuro,* formula claramente a sua opinião a tal respeito. Entusiasta pelos primeiros tempos da monarquia, e sobretudo pelas suas instituïções municipais, demonstra que Portugal, a-pesar-de pequeno e fraco de origem, soube constituir-se com condições de vida e resistência superiores.

A conquista de Africa era uma aspiração nacional resultado dos ódios de raça e de crença. Ceuta, a primeira invasão dos cristãos na Mauritânia, é um facto lógico, é a desforra da batalha junto ao Chryssus. Arzila, Alcácer, Tânger e outras vitórias são a continuação do mesmo raciocínio. Criar em além-mar um novo império, continuação da terra portuguesa, era uma emprêsa justa e grandiosa. Traduzia o sentir do povo que queria engrandecer-se, e Afonso V aclamando-se rei de Portugal e dos Algarves, d'aquém e d'além mar em África, cumpria o pensamento nacional.

No reinado de D. João II já a polícia variara: «a da idade média era em tudo religiosamente histórica; a do renascimento era em tudo hìpocritamente revolucionária».

«Mas o que é êsse período intermediário? É o estabelecimento da



Terrada árabe do mar Roxo.

monarquia absoluta sôbre as ruínas da monarquia liberal da idade média. É a época dos descobrimentos e conquistas».

Para a realização da nova idea foi necessário empregar esforços sobre-humanos. Quisemos dominar o mundo, e a seiva da árvore social exaurira-se em emprêsa tão ousada. A Ásia e a América perderam-nos, o ferro de África tinha envelhecido, perdera-se o amor à terra natal, o ódio ao jugo estranho, pelos palmares da Índia, e pelas auríferas minas das terras de Santa Cruz ficara adormecido o indomável carácter português. Por isso quando um rei moço e valoroso quis tentar abraçar-se à tradição medieval, encontrou em Alcácer-Quibir a derrota e a morte.

Descendente de reis cavaleiros, D. Sebastião sonhara a vitória e o triunfo. Malfadado mancebo, desconheceu o meio em que vivia, e com a vida pagou a desventura.

Perdeu-se muito, sofremos aspérrimo cativeiro, mas nos infortúnios da pátria retemperou-se o amor da antiga independência, e para isso contribuíu a extensão a que anteriormente tinha chegado o nome e a fama portuguesa. Restos de antigo poderio ainda hoje as vastíssimas colónias, herança legada pelos navegantes e conquistadores, são argumento valioso para a conservação da independência e liberdade. Na conservação e defesa dêsse património afirma a nação a sua vitalidade e uma das razões de permanecer autónoma entre as nações da Europa, que lhe ambicionam a partilha.

Herdeira de antigas tradições, a corporação da Armada fêz sua a divisa do Infante D. Henrique.

Nos mastros das galés da expedição a Ceuta ondeavam ao sôpro do vento os pendões do Infante. Quarteados de preto, verde e branco, sôbre êles cintilava bordada a oiro a letra *Talant de bien faire*, que a Armada soube sempre traduzir: talante, vontade firme e enérgica de bem saber cumprir o seu dever.

Quereis exemplos de valor e de sciência como de discípulos de Sagres, os mais dilectos? Ei-los: lá vão de Angola à contra-costa, e em outras emprêsas, devassando o interior do continente misterioso. Em arriscadas pelejas contra mouros e gentios, lutam com incrível valor os nossos camaradas em defesa da Guiné e Moçambique, e quando alguma nação poderosa nessas longínquas águas nos quere impor a sua vontade omnipotente, lá encontrareis a pequena canhoneira expondo-se arrojadamente a ir para o fundo, em honra da bandeira nacional. Se buscais viagens que demonstrem a coragem e a perícia dos tripulantes, a par da fusta de Diogo Pereira podem singrar denodadas o *Sena,* o *Tete,* a *Guiné,* e os nossos torpedeiros atrevidos. E para que nada falte neste côro de louvores, se quereis em luta todos os sentimentos filantrópicos, que adornam o coração do marinheiro, expondo a vida para salvar a do seu semelhante dos perigos e parcéis do oceano, atendei ao pequeno bote da *Zarco,* que lá vai alagado pelas ondas roubar à morte os tripulantes de um navio encalhado num dos bancos do Rio da Prata, e batido pela fúria do pampeiro.

Todos êsses valentes são oficiais e marinheiros da corporação da Armada, todos sabem compreender essa divisa do infante, para nós de tanto afecto, *Talant de bien faire,* bem servir e honrar o seu país.

O Pôrto, em mármoreo pedestal, ornado com os primores da arte, do génio e do talento, vai erguer a estátua do grandioso Infante D. Henrique. Honra, pois, a essa homenagem tão sincera e merecida.

Outro monumento há, porém, que mais fala aos nossos corações de marinheiros, e satisfaz as honradas aspirações do povo português, vibrantes de entusiasmo e patriotismo.

Perfeitamente de acôrdo com a tradição histórica, êsse monumento digníssimo do Infante D. Henrique seria o engrandecimento da marinha portuguesa.

Disse.

ERRATAS

Página 3:

8.ª linha — onde se lê «1857», deve ler-se: 1851;

Página 5:

38.ª linha — onde se lê «Narativas», deve ler-se: Narrativas;

Página 6:

4.ª linha — a seguir à palavra «Lusíadas» em vez de ; (ponto e vírgula), deveria estar , (vírgula).